



KARAKTERISTIK POLA PERJALANAN TRANSPORTASI PENDUDUK DAERAH PINGGIRAN

TESIS

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Program Magister Teknik Sipil**

Oleh :

ENDANG DWI BERDIKARYATI
NIM. L4A004038

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2006**



KARAKTERISTIK POLA PERJALANAN TRANSPORTASI PENDUDUK DAERAH PINGGIRAN

TESIS

Disusun oleh :

ENDANG DWI BERDIKARYATI

NIM. L4A 004 038

Disetujui untuk dipresentasikan di depan Tim Penguji

Pembimbing I

(Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA)

Pembimbing II

(Ir. Ismiyati, MS)

KARAKTERISTIK POLA PERJALANAN TRANSPORTASI PENDUDUK DAERAH PINGGIRAN

Disusun oleh :

Endang Dwi Berdikaryati

NIM. L4A 004 038

Dipertahankan didepan Tim Penguji pada tanggal :

22 Agustus 2006

Tesis ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan untuk
Memperoleh gelar Magister Teknik Sipil

Tim Penguji

- | | | |
|---------------------------------|--------------|---------|
| 1. DR. Ir. Bambang Riyanto, DEA | (Ketua) | : |
| 2. Ir. Ismiyati, MS | (Sekretaris) | : |
| 3. Ir. YI. Wicaksono, MS | (Anggota 1) | : |
| 4. Kami Hari Basuki, ST, MT | (Anggota 2) | : |

Semarang, Agustus 2006

Universitas Diponegoro
Program Pascasarjana
Magister Teknik Sipil
Ketua,

DR. Ir. Suripin, MEng
NIP. 131668511

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan Tesis ini dengan judul Karakteristik Pola Perjalanan Transportasi Penduduk Daerah Pinggiran. Tesis ini disusun untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam menyelesaikan pendidikan Tingkat Magister pada Program Magister Teknik Sipil Konsentrasi Transportasi Program Pasca Sarjana Magister Teknik Sipil, Universitas Diponegoro Semarang.

Dalam menyelesaikan Tesis ini, penulis banyak mendapatkan bantuan, kemudahan dan bimbingan. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. DR. Ir. Bambang Riyanto, DEA sebagai Dosen Pembimbing I
2. Ibu Ir. Ismiyati, MS sebagai Dosen Pembimbing II
3. Ir. YI. Wicaksono, MS sebagai Dosen Pembahas I
4. Kami Hari Basuki, ST, MT sebagai Dosen Pembahas II
5. Bappeda Kota Semarang.
6. Penduduk Kecamatan Ngaliyan, Mijen dan Gunungpati.
7. Rekan-rekan mahasiswa Program Pasca Sarjana Magister Teknik Sipil, Universitas Diponegoro Semarang.
8. Pihak-pihak terkait yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan tugas ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyusunan tugas ini masih belum sempurna karena keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang dimiliki penulis. Oleh karena itu saran dan kritik yang membangun, sangat penulis harapkan demi kesempurnaan laporan ini.

Semarang, Agustus 2006

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iii
ABSTRACT	iv
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
 BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Permasalahan	2
1.3 Lokasi Penelitian	3
1.4 Tujuan Penelitian	3
1.5 Manfaat Penelitian	3
1.6 Batasan Masalah	8
1.7 Sistematika Penulisan	8
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	
2.1 Pemilihan Lokasi Hunian	10
2.2 Pembagian Ruang Kota	11
2.3 Persebaran Ruang Konsentris	12
2.4 Sistem Tata Guna Lahan dan Transportasi	12
2.5 Perencanaan Transportasi	15
2.6 Permodelan dan Perkiraan Perjalanan	16
2.7 Karakteristik Perjalanan	17

2.8	Karakteristik Pelaku Perjalanan	17
2.9	Metode Pengambilan Sampel	18
2.10	Pengujian Statistik	19
2.10.1	Analisa Klasifikasi Silang	19
2.10.2	Korelasi	19
2.11	Kajian Penelitian Sejenis	20
 BAB III METODOLOGI PENELITIAN		
3.1	Tinjauan Umum	22
3.2	Identifikasi Variabel	22
3.3	Bagan Alir Metodologi Penelitian	23
3.4	Wilayah Studi	24
3.5	Survei Pendahuluan	24
3.6	Studi Literatur	24
3.7	Teknik Pengumpulan Data	24
3.8	Coding dan Editing	25
3.9	Analisis dan Pembahasan	26
3.10	Pendekatan Permodelan	26
3.11	Pengujian Model	26
3.12	Output	27
 BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA		
4.1	Teknik Pengambilan Sampel	28
4.2	Kecamatan Ngaliyan	29
4.2.1	Gambaran Umum Kec. Ngaliyan	29
4.2.2	Lama Tinggal	31
4.2.3	Daerah Asal Responden	32
4.2.4	Alasan Kepindahan	33
4.2.5	Status Rumah yang Ditempati	34
4.2.6	Alasan Memilih Tempat Tinggal	35
4.2.7	Luas Bangunan	35
4.2.8	Jumlah Usia ≥ 7 Tahun	36
4.2.9	Tingkat Pendidikan	37

4.2.10 Jenis Pekerjaan	37
4.2.11 Jumlah Pendapatan	38
4.2.12 Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor	39
4.2.13 Jumlah Kepemilikan Mobil	40
4.2.14 Tujuan Perjalanan	41
4.2.15 Jarak dari Rumah	42
4.2.16 Lama Waktu Perjalanan	42
4.2.17 Moda yang Digunakan	43
4.2.18 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	44
4.2.19 Biaya Transportasi	45
4.3 Kecamatan Mijen	46
4.3.1 Gambaran Umum Kec. Mijen	46
4.3.2 Lama Tinggal	49
4.3.3 Daerah Asal Responden	50
4.3.4 Alasan Kepindahan	50
4.3.5 Status Rumah yang Ditempati	51
4.3.6 Alasan Memilih Tempat Tinggal	52
4.3.7 Luas Bangunan	53
4.3.8 Jumlah Usia ≥ 7 Tahun	53
4.3.9 Tingkat Pendidikan	54
4.3.10 Jenis Pekerjaan	55
4.3.11 Jumlah Pendapatan	55
4.3.12 Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor	56
4.3.13 Jumlah Kepemilikan Mobil	57
4.3.14 Tujuan Perjalanan	58
4.3.15 Jarak dari Rumah	58
4.3.16 Lama Waktu Perjalanan	59
4.3.17 Moda yang Digunakan	60
4.3.18 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	61
4.3.19 Biaya Transportasi	62
4.4 Kecamatan Gunungpati	63
4.3.1 Gambaran Umum Kec. Gunungpati	63
4.3.2 Lama Tinggal	65
4.3.3 Daerah Asal Responden	65

4.3.4 Alasan Kepindahan	66
4.3.5 Status Rumah yang Ditempati	67
4.3.6 Alasan Memilih Tempat Tinggal	68
4.3.7 Luas Bangunan	68
4.3.8 Jumlah Usia ≥ 7 Tahun	69
4.3.9 Tingkat Pendidikan	70
4.3.10 Jenis Pekerjaan	70
4.3.11 Jumlah Pendapatan	71
4.3.12 Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor	72
4.3.13 Jumlah Kepemilikan Mobil	73
4.3.14 Tujuan Perjalanan	73
4.3.15 Jarak dari Rumah	74
4.3.16 Lama Waktu Perjalanan	75
4.3.17 Moda yang Digunakan	76
4.3.18 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	76
4.3.19 Biaya Transportasi	77

BAB V ANALISA DAN PEMBAHASAN

5.1 Analisis Pemilihan Hunian di Daerah Pinggiran	79
5.1.1 Analisis Hub. Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Gol I	79
5.1.2 Analisis Hub. Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Gol II	81
5.1.3 Analisis Hub. Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Gol III	83
5.1.4 Analisis Alasan Pindah, Tinggal dan Jenis Kerja Gol I	85
5.1.5 Analisis Alasan Pindah, Tinggal dan Jenis Kerja Gol II	88
5.1.6 Analisis Alasan Pindah, Tinggal dan Jenis Kerja Gol III	91
5.2 Analisis Pola Perjalanan Transportasi Daerah Pinggiran	93
5.2.1 Analisis Pemilihan Hunian dan Sebaran Perjalanan Gol I	94
5.2.2 Analisis Pemilihan Hunian dan Sebaran Perjalanan Gol II	96
5.2.3 Analisis Pemilihan Hunian dan Sebaran Perjalanan Gol III	97
5.2.4 Sebaran Pergerakan Daerah Pinggiran	99
5.2.5 Analisis Jml Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan dan Moda Penduduk Gol I	103
5.2.6 Analisis Jml Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan dan Moda	

Penduduk Gol II	105
5.2.7 Analisis Jml Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan dan Moda	
Penduduk Gol III	107
5.2.8 Analisis Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda Gol I	109
5.2.9 Analisis Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda Gol II	113
5.2.10 Analisis Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda Gol III	116
5.2.11 Analisis Pemilihan Hunian, Moda dan Waktu Gol I	119
5.2.12 Analisis Pemilihan Hunian, Moda dan Waktu Gol II	122
5.2.13 Analisis Pemilihan Hunian, Moda dan Waktu Gol III	124
5.2.14 Analisis Pemilihan Hunian, Moda Dan Biaya Gol I	127
5.2.15 Analisis Pemilihan Hunian, Moda Dan Biaya Gol II	130
5.2.16 Analisis Pemilihan Hunian, Moda Dan Biaya Gol III	133
5.2.17	

BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1 Kesimpulan	136
6.1.1 Alasan Kepindahah ke Daerah Pinggiran	136
6.1.2 Pola Perjalanan Penduduk Daerah Pinggiran	137
6.2 Saran dan Rekomendasi	139

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Interpretasi dari Nilai r	20
Tabel 4.1 Jumlah Minimum Sampel	29
Tabel 4.2 Jumlah Penduduk Kecamatan Ngaliyan	30
Tabel 4.3 Lama Tinggal	32
Tabel 4.4 Daerah Asal Responden	33
Tabel 4.5 Alasan Kepindahan	33
Tabel 4.6 Status Rumah	34
Tabel 4.7 Alasan Memilih Tempat Tinggal	35
Tabel 4.8 Luas Bangunan	36
Tabel 4.9 Jumlah Usia ≥ 7 Tahun	36
Tabel 4.10 Tingkat Pendidikan	37
Tabel 4.11 Jenis Pekerjaan	38
Tabel 4.12 Jumlah Pendapatan Per Bulan	39
Tabel 4.13 Jumlah Kepemilikan Roda Dua	40
Tabel 4.14 Jumlah Kepemilikan Roda Empat	40
Tabel 4.15 Tujuan Perjalanan	41
Tabel 4.16 Jarak dari Rumah	42
Tabel 4.17 Lama Waktu Perjalanan	43
Tabel 4.18 Moda yang Digunakan	44
Tabel 4.19 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	45
Tabel 4.20 Biaya Transportasi	45
Tabel 4.21 Jumlah Penduduk Kecamatan Mijen	47
Tabel 4.22 Lama Tinggal	49
Tabel 4.23 Daerah Asal Responden	50
Tabel 4.24 Alasan Kepindahan	51
Tabel 4.25 Status Rumah	51
Tabel 4.26 Alasan Memilih Tempat Tinggal	52
Tabel 4.27 Luas Bangunan	53
Tabel 4.28 Jumlah Usia ≥ 7 Tahun	54
Tabel 4.29 Tingkat Pendidikan	54

Tabel 4.30	Jenis Pekerjaan	55
Tabel 4.31	Jumlah Pendapatan Per Bulan	56
Tabel 4.32	Jumlah Kepemilikan Roda Dua	56
Tabel 4.33	Jumlah Kepemilikan Roda Empat	57
Tabel 4.34	Tujuan Perjalanan	58
Tabel 4.35	Jarak dari Rumah	59
Tabel 4.36	Lama Waktu Perjalanan	59
Tabel 4.37	Moda yang Digunakan	60
Tabel 4.38	Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	61
Tabel 4.39	Biaya Transportasi	62
Tabel 4.40	Jumlah Penduduk Kecamatan Gunungpati	64
Tabel 4.41	Lama Tinggal	65
Tabel 4.42	Daerah Asal Responden	66
Tabel 4.43	Alasan Kepindahan	66
Tabel 4.44	Status Rumah	67
Tabel 4.45	Alasan Memilih Tempat Tinggal	68
Tabel 4.46	Luas Bangunan	69
Tabel 4.47	Jumlah Usia ≥ 7 Tahun	69
Tabel 4.48	Tingkat Pendidikan	70
Tabel 4.49	Jenis Pekerjaan	71
Tabel 4.50	Jumlah Pendapatan Per Bulan	71
Tabel 4.51	Jumlah Kepemilikan Roda Dua	72
Tabel 4.52	Jumlah Kepemilikan Roda Empat	73
Tabel 4.53	Tujuan Perjalanan	74
Tabel 4.54	Jarak dari Rumah	74
Tabel 4.55	Lama Waktu Perjalanan	75
Tabel 4.56	Moda yang Digunakan	76
Tabel 4.57	Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	76
Tabel 4.58	Biaya Transportasi	77
Tabel 5.1	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Ngaliyan Gol I	79
Tabel 5.2	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Mijen Gol I	80
Tabel 5.3	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Gunungpati Gol I	80
Tabel 5.4	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Ngaliyan Gol II	81
Tabel 5.5	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Mijen Gol II	82

Tabel 5.6	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Gunungpati Gol II	82
Tabel 5.7	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Ngaliyan Gol III	83
Tabel 5.8	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Mijen Gol III	84
Tabel 5.9	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Gunungpati Gol III	84
Tabel 5.10	Alasan Pindah, Alasan Tinggal dan Jenis Pekerjaan Kec. Ngaliyan Gol I	85
Tabel 5.11	Alasan Pindah, Alasan Tinggal dan Jenis Pekerjaan Kec. Mijen Gol I	86
Tabel 5.12	Alasan Pindah, Alasan Tinggal dan Jenis Pekerjaan Kec. Gunungpati Gol I	86
Tabel 5.13	Alasan Pindah, Alasan Tinggal dan Jenis Pekerjaan Kec. Ngaliyan Gol II	88
Tabel 5.14	Alasan Pindah, Alasan Tinggal dan Jenis Pekerjaan Kec. Mijen Gol II	88
Tabel 5.15	Alasan Pindah, Alasan Tinggal dan Jenis Pekerjaan Kec. Gunungpati Gol II	89
Tabel 5.16	Alasan Pindah, Alasan Tinggal dan Jenis Pekerjaan Kec. Ngaliyan Gol III	91
Tabel 5.17	Alasan Pindah, Alasan Tinggal dan Jenis Pekerjaan Kec. Mijen Gol III	91
Tabel 5.18	Alasan Pindah, Alasan Tinggal dan Jenis Pekerjaan Kec. Gunungpati Gol III	92
Tabel 5.19	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Ngaliyan Gol I	93
Tabel 5.20	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Mijen Gol I	94
Tabel 5.21	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Gunungpati Gol I	94
Tabel 5.22	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Ngaliyan Gol II	95
Tabel 5.23	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Mijen Gol II	95
Tabel 5.24	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Gunungpati Gol II	96
Tabel 5.25	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Ngaliyan Gol III	97
Tabel 5.26	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Mijen Gol III	97
Tabel 5.27	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Gunungpati Gol III	97
Tabel 5.28	Sebaran Pergerakan	98
Tabel 5.29	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Kec. Ngaliyan Gol I	102

Tabel 5.30	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Kec. Mijen Gol I	102
Tabel 5.31	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Kec. Gunungpati Gol I	103
Tabel 5.32	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Kec. Ngaliyan Gol II	104
Tabel 5.33	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda. Kec. Mijen Gol II	105
Tabel 5.34	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Kec. Gunungpati Gol II	105
Tabel 5.35	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Kec. Ngaliyan Gol III	106
Tabel 5.36	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Kec. Mijen Gol III	107
Tabel 5.37	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Kec. Gunungpati Gol III	107
Tabel 5.38	Alasan Tinggal, Jarak & Moda Kec. Ngaliyan Gol I	108
Tabel 5.39	Alasan Tinggal, Jarak & Moda Kec. Mijen Gol I	109
Tabel 5.40	Alasan Tinggal, Jarak & Moda Kec. Gunungpati Gol I	110
Tabel 5.41	Alasan Tinggal, Jarak & Moda Kec. Ngaliyan Gol II	112
Tabel 5.42	Alasan Tinggal, Jarak & Moda Kec. Mijen Gol II	113
Tabel 5.43	Alasan Tinggal, Jarak & Moda Kec. Gunungpati Gol II	114
Tabel 5.44	Alasan Tinggal, Jarak & Moda Kec. Ngaliyan Gol III	115
Tabel 5.45	Alasan Tinggal, Jarak & Moda Kec. Mijen Gol III	116
Tabel 5.46	Alasan Tinggal, Jarak & Moda Kec. Gunungpati Gol III	116
Tabel 5.47	Alasan Tinggal, Moda & Waktu Kec. Ngaliyan Gol I	117
Tabel 5.48	Alasan Tinggal, Moda & Waktu Kec. Mijen Gol I	118
Tabel 5.49	Alasan Tinggal, Moda & Waktu Kec. Gunungpati Gol I	119
Tabel 5.50	Alasan Tinggal, Moda & Waktu Kec. Ngaliyan Gol II	120
Tabel 5.51	Alasan Tinggal, Moda & Waktu Kec. Mijen Gol II	121
Tabel 5.52	Alasan Tinggal, Moda & Waktu Kec. Gunungpati Gol II	122
Tabel 5.53	Alasan Tinggal, Moda & Waktu Kec. Ngaliyan Gol III	123
Tabel 5.54	Alasan Tinggal, Moda & Waktu Kec. Mijen Gol III	123
Tabel 5.55	Alasan Tinggal, Moda & Waktu Kec. Gunungpati Gol III	124

Tabel 5.56	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Ngaliyan Gol I	125
Tabel 5.57	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Mijen Gol I	126
Tabel 5.58	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Gunungpati Gol I	127
Tabel 5.59	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Ngaliyan Gol II	128
Tabel 5.60	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Mijen Gol II	129
Tabel 5.61	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Gunungpati Gol II	130
Tabel 5.62	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Ngaliyan Gol III	131
Tabel 5.63	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Mijen Gol III	131
Tabel 5.64	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Gunungpati Gol III	132

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Peta Lokasi Penelitian	4
Gambar 1.2 Peta Adminitratif Kecamatan Ngaliyan	5
Gambar 1.3 Peta Adminitratif Kecamatan Mijen	6
Gambar 1.4 Peta Adminitratif Kecamatan Gunungpati	7
Gambar 2.1 Model Zona Konsentris (Burgess)	11
Gambar 2.2 Siklus Tata Guna Lahan – Sistem Transportasi	14
Gambar 2.3 Ilustrasi Perjalanan	15
Gambar 3.1 Skema Langkah Penelitian	23
Gambar 4.1 Lama Tinggal	32
Gambar 4.2 Daerah Asal Responden	33
Gambar 4.3 Alasan Kepindahan Penduduk	34
Gambar 4.4 Status Rumah yang Ditempati	34
Gambar 4.5 Alasan Memilih Tempat Tinggal	35
Gambar 4.6 Luas Bangunan	36
Gambar 4.7 Tingkat Pendidikan	37
Gambar 4.8 Jenis Pekerjaan	38
Gambar 4.9 Jumlah Pendapatan	39
Gambar 4.10 Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor	40
Gambar 4.11 Jumlah Kepemilikan Mobil	40
Gambar 4.12 Tujuan Perjalanan Utama	41
Gambar 4.13 Jarak dari Rumah ke tempat Kerja / Sekolah	42
Gambar 4.14 Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja	43
Gambar 4.15 Moda yang Digunakan	44
Gambar 4.16 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	45
Gambar 4.17 Biaya Transportasi	46
Gambar 4.18 Lama Tinggal	49
Gambar 4.19 Daerah Asal Responden	50
Gambar 4.20 Alasan Kepindahan Penduduk	51
Gambar 4.21 Status Rumah yang Ditempati	52
Gambar 4.22 Alasan Memilih Tempat Tinggal	52

Gambar 4.23	Luas Bangunan	53
Gambar 4.24	Tingkat Pendidikan	54
Gambar 4.25	Jenis Pekerjaan	55
Gambar 4.26	Jumlah Pendapatan	56
Gambar 4.27	Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor	57
Gambar 4.28	Jumlah Kepemilikan Mobil	57
Gambar 4.29	Tujuan Perjalanan Utama	58
Gambar 4.30	Jarak dari Rumah ke tempat Kerja / Sekolah	59
Gambar 4.31	Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja	60
Gambar 4.32	Moda yang Digunakan	61
Gambar 4.33	Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	61
Gambar 4.34	Biaya Transportasi	62
Gambar 4.35	Lama Tinggal	65
Gambar 4.36	Daerah Asal Responden	66
Gambar 4.37	Alasan Kepindahan Penduduk	67
Gambar 4.38	Status Rumah yang Ditempati	67
Gambar 4.39	Alasan Memilih Tempat Tinggal	68
Gambar 4.40	Luas Bangunan	69
Gambar 4.41	Tingkat Pendidikan	70
Gambar 4.42	Jenis Pekerjaan	71
Gambar 4.43	Jumlah Pendapatan	72
Gambar 4.44	Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor	72
Gambar 4.45	Jumlah Kepemilikan Mobil	73
Gambar 4.46	Tujuan Perjalanan Utama	74
Gambar 4.47	Jarak dari Rumah ke tempat Kerja / Sekolah	75
Gambar 4.48	Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja	75
Gambar 4.49	Moda yang Digunakan	76
Gambar 4.50	Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	77
Gambar 4.48	Biaya Transportasi	78
Gambar 5.1	Peta Pergerakan Penduduk Ngaliyan	100
Gambar 5.1	Peta Pergerakan Penduduk Mijen	101
Gambar 5.1	Peta Pergerakan Penduduk Gunungpati	102

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran A Tabel Chi-square	148
Lampiran B Tabel Crosstab Ngaliyan Gol. I	150
Lampiran C Tabel Crosstab Ngaliyan Gol. II	165
Lampiran D Tabel Crosstab Ngaliyan Gol. III	180
Lampiran E Tabel Crosstab Mijen Gol. I	194
Lampiran F Tabel Crosstab Mijen Gol. II	210
Lampiran G Tabel Crosstab Mijen Gol. III	225
Lampiran H Tabel Crosstab Gunungpati Gol. I	238
Lampiran I Tabel Crosstab Gunungpati Gol. II	253
Lampiran J Tabel Crosstab Gunungpati Gol. III	268
Lampiran K Lembar Konsultasi	280

ABSTRAK

Untuk mendapatkan tempat tinggal di pusat kota saat ini sangatlah sulit terutama karena faktor harga yang relatif mahal. Maka bagi penduduk golongan menengah kebawah solusinya adalah mencari tempat tinggal di daerah pinggiran kota dengan konsekuensi jauh dari tempat kerja atau tempat pendidikan. Mengalirnya golongan ini dari daerah dekat pusat kota ke daerah pinggiran ternyata mempunyai dampak tersendiri. Pemikiran perlu diarahkan ke masa yang akan datang dimana kawasan perumahan di pinggiran kota yang semula sepi akan berkembang pesat menjadi kawasan perumahan yang padat penduduknya. Namun prasarana jalan yang dibangun pemerintah perkembangannya sangat lamban yang mengakibatkan lalulintas di jalan menjadi mudah macet dan pelayanan jalan cepat mengalami penurunan. Oleh karena itu usaha – usaha perencanaan guna mengantisipasi perkembangan daerah pinggiran kota Semarang sangat penting terutama terkait dengan masalah transportasi.

Karena keterbatasan yang ada pada peneliti, maka pengumpulan data untuk keperluan analisa dilakukan dengan menggunakan sampel. Metode pengambilan sampel adalah *sampling random proporsional* yaitu pengambilan sampel yang dilakukan secara acak dari lokasi kecamatan yang diamati dengan memperhatikan golongan I (ekonomi lemah), golongan II (menengah) dan golongan III (ekonomi kuat) .

Untuk menganalisa data digunakan analisa klasifikasi silang yang berguna untuk mengetahui karakteristik antar variabel pola perjalanan transportasi penduduk daerah pinggiran. Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang diketahui bahwa alasan kepindahan penduduk ke daerah pinggiran bagi penduduk menengah kebawah sebagian besar disebabkan pada saat mereka pindah, mereka baru berumah tangga, sedangkan alasan utama mereka memilih tempat tinggal di daerah pinggiran karena harga rumah / tanah / sewa relatif murah jika dibandingkan dengan tinggal di

pusat kota walaupun dengan konsekuensi jarak ke tempat kerja / sekolah menjadi jauh. Sedangkan bagi penduduk menengah keatas alasan kepindahah ke daerah pinggiran adalah ingin mendapatkan rumah atau tanah yang lebih luas.

Sebaran tujuan perjalanan untuk penduduk kecamatan Mijen dan Gunungpati sebagian besar hanya di sekitar wilyah kecamatannya masing – masing, sedangkan untuk penduduk kecamatan Ngaliyan, sebagian besar tujuan perjalanan mereka adalah berbagai kecamatan di Kota Semarang. Dari sisi moda yang digunakan, sebagian besar penduduk daerah pinggiran menggunakan sepeda motor untuk melakukan perjalanan sehari - hari.

Penduduk kecamatan Ngaliyan dan Mijen sebagian besar menempuh jarak ke tempat aktifitas sehari – hari sejauh antara 1 – 5 km dengan lama perjalanan rata-rata antara 20 – 30 menit. Sedangkan penduduk kecamatan Gunungpati sebagian besar menempuh jarak ke tempat aktifitas sehari – hari sejauh 5 - 10 km dengan lama perjalanan antara 10 – 20 menit.

Kata Kunci : Pemilihan Hunian, Karakteristik Perjalanan

ABSTRACT

To get residence in the center of the city is very difficult at this time especially because of the high-rising prices. For this reason, middle class and lower class residents solve the problem by looking for residence in the outskirts of town, but as a consequence they are far from their workplace and from schools. The flow of these middle class and lower class people to the outskirts of town has brought about a special impact. There should be special thinking directed towards the future, to the time when suburban housing areas which used to be sparsely populated rapidly develop into populous housing areas. It is unfortunate that since the progress in road constructions made by the government is slow, the traffic becomes easily jammed and road performance undergoes quick degradation. Therefore, it is important that there is careful planning to anticipate the growth of the outskirts of Semarang, especially related to the problem of transportation.

Due to the researcher's limitation, data collection for the purposes of analysis was carried out by using sample. The sampling method employed in this research was *proportional random sampling*, a method in which samples are chosen randomly from the districts under investigation by paying special attention to group I (the poor), group II (the middle class) and group III (the have) .

To analyze the data, crosstab analysis was used which proved useful to know the characteristics of the variables of the transportation patterns of outskirts residents. Based on the result of the crossed classification analysis, it was found out that the reason for the middle class and lower class residents to move to the outskirts of town was because at the time when they moved they were newly married, whereas the main reason why

the they chose residence in the outskirts of town was because of the lower price (or rent) of house and land in these areas compared to that in the downtown, disregarding the fact they become far from their workplace and from schools. While for middle and upper class residents, the reason for moving to the outskirts of town was to get bigger houses or wider land.

Trip distribution for the residents of Mijen and Gunungpati districts is mostly spread only around the respective districts [i.e. Mijen and Gunungpati], while for the residents of Ngaliyan district, the targets of most of their trips are the various districts of Semarang city. From the point of view of moda used, most outskirts residents use the motorbike to do their daily trips.

Residents of Ngaliyan and Mijen districts mostly cover the distance between their residence and the places of their daily activities (around 1 - 5 km) within 20 - 30 minutes. While those of Gunungpati district mostly cover the distance (5 - 10 km) within 10 - 20 minutes.

Keyword : **Choice Of Residence, Trip Characteristic.**

Tesis ini kupersembahkan untuk :

- ❖ Suami dan anak-anakku tercinta atas doa, pengertian serta perhatiannya**
- ❖ Orang tua terkasih atas doa yang senantiasa terus mengalir**
- ❖ Para kerabat dan sahabat dekat atas perhatian serta dorongan semangat**
- ❖ Dan semua pihak yang telah membantu**

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kegiatan pembangunan kota merupakan suatu rangkaian yang tidak dapat dipisahkan dari kegiatan pembangunan secara keseluruhan dalam kerangka ruang dan waktu. Hal ini terjadi karena adanya tuntutan kebutuhan yang selalu timbul berupa perkembangan kota yang berhubungan dengan perkembangan penduduk serta aktivitas atau kegiatan yang dilakukannya, serta hubungannya dengan perkembangan daerah lainnya. Kota dipandang sebagai suatu obyek studi dimana didalamnya terdapat masyarakat manusia yang sangat kompleks (Yunus, 2004).

Saat ini di kota Semarang banyak bermunculan kawasan perumahan baru untuk memenuhi kebutuhan penduduk akan perumahan yang semakin meningkat. Perumahan tersebut disesuaikan dengan kondisi masyarakat di kota Semarang pada umumnya. Untuk mendapatkan tempat tinggal di pusat kota saat ini sangatlah sulit terutama karena faktor harga yang relatif mahal. Maka bagi penduduk golongan menengah kebawah solusinya adalah mencari tempat tinggal di daerah pinggiran kota dengan konsekuensi jauh dari tempat kerja atau tempat pendidikannya. Teori model Harris – Ullman menyebutkan bahwa zone tempat tinggal di daerah pinggiran membentuk komunitas tersendiri dalam artian lokasinya. Penduduk disini sebagian besar bekerja di pusat – pusat kota dan zone ini semata – mata digunakan untuk tempat tinggal. Walaupun demikian semakin lama akan semakin berkembang dan menarik fungsi – fungsi lain juga, seperti pusat perbelanjaan, perkantoran dan sebagainya dan proses perkembangannya akan serupa dengan kota yang sudah ada. Daerah pinggiran adalah daerah yang letaknya berbatasan dengan daerah lain, kota Semarang secara administratif batas-batasnya adalah sebagai berikut sebelah utara Laut Jawa, sebelah selatan Kabupaten Ungaran, sebelah barat Kabupaten Kendal dan sebelah timur adalah Kabupaten Demak. Kota Semarang terbagi dalam 16 (enam belas) kecamatan dimana ada beberapa yang merupakan daerah pinggiran untuk kota Semarang, adapun kecamatan tersebut adalah sebagai berikut : kecamatan Tugu, kecamatan Ngaliyan, kecamatan Mijen, kecamatan Gunungpati, kecamatan Banyumanik, kecamatan Tembalang, kecamatan Pedurungan dan kecamatan Genuk. Kecamatan tersebut merupakan wilayah yang terletak di pinggiran kota yang akan dipercepat pertumbuhannya, dimana kecamatan tersebut sebagai daerah pinggiran

yang berfungsi menampung perkembangan penduduk dari pusat kota Semarang, disamping itu juga berfungsi sebagai hinterland dari pusat Kota Semarang, yaitu sebagai wilayah konservasi serta sebagai wilayah pengembangan kota yang mempunyai fasilitas penunjang bagi kegiatan lokal dan regional.

1.2 Identifikasi Permasalahan

Bagi mereka yang baru bertempat tinggal di kota Semarang ataupun pasangan – pasangan muda yang belum lama bekerja (golongan *bridgeheaders*) adalah golongan dengan segala keterbatasannya belum mampu mengangkat dirinya ke jenjang sosial ekonomi yang lebih tinggi. Kemampuan ekonominya belum memungkinkan untuk memiliki rumah sendiri. Oleh karena lokasi pekerjaan pada umumnya terletak di pusat kota maka pada awalnya mereka lebih senang bertempat tinggal di dekat lokasi kerjanya dengan cara menyewa rumah untuk tempat tinggal walaupun terkadang di lingkungan pemukiman dan kondisi tempat tinggal yang dibawah standar. Hal ini dilakukan dengan maksud supaya pengeluaran untuk transportasi dapat dihemat.

Seiring dengan berjalannya waktu, makin lama makin mapan kehidupannya dalam artian makin meningkat penghasilannya. Kemampuan ekonominya pun meningkat sehingga mampu menyisihkan penghasilannya untuk kebutuhan perumahan, sehingga mereka mulai memikirkan untuk memiliki rumah sendiri. Menurut Yunus (2004) bagi golongan *bridgeheaders* kalau semula mereka memberi prioritas tinggi lokasi tempat tinggal yang dekat dengan pusat kota (dekat dengan tempat kerja). Maka setelah penghasilan mereka lebih baik prioritas untuk mendapatkan tempat tinggal yang dekat dengan tempat kerja menurun. Hal ini wajar karena penghasilannya cukup tinggi mereka dapat mengusahakan transport sendiri ke tempat kerja. Untuk memiliki rumah di dekat pusat kota mereka tidak berminat lagi karena dianggap tidak memberi kenyamanan terkait dengan faktor polusi, harga rumah yang mahal, peraturan-peraturan yang membatasi, kepadatan penduduk, lalu lintas yang tinggi dan lainnya. Golongan ini mulai mengalihkan pilihan tempat tinggal di daerah pinggiran kota yang lebih menjanjikan beberapa kenyamanan antara lain kondisi lingkungan yang masih alami, harga relatif murah, kepadatan rumah rendah, dan kepadatan lalu lintas yang masih rendah.

Mengalirnya golongan ini dari daerah dekat dengan pusat kota ke daerah pinggiran ternyata mempunyai dampak tersendiri. Ketika pemikiran diarahkan ke masa yang akan datang dimana kawasan perumahan di pinggiran kota yang semula sepi akan berkembang

pesat menjadi kawasan perumahan yang padat penduduknya sedangkan pada sisi lain prasarana jalan yang dibangun pemerintah perkembangannya sangat kecil yang mengakibatkan lalulintas di jalan menjadi mudah macet dan kinerja jalan cepat mengalami penurunan. Oleh karena itu pentingnya usaha – usaha perencanaan guna mengantisipasi perkembangan daerah pinggiran kota Semarang terutama terkait dengan masalah transportasi. Melalui penelitian ini akan diberikan gambaran mengenai karakteristik penduduk di daerah pinggiran kota Semarang (Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Mijen dan Kecamatan Gunungpati) terutama mengenai pola perjalanan transportasinya. Sampai saat ini belum ada penelitian yang mengambil topik tersebut.

1.3 Lokasi Penelitian

Lokasi atau daerah yang dipilih untuk penelitian ini adalah di Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Mijen dan Kecamatan Gunungpati. Kecamatan – kecamatan tersebut terletak di daerah pinggiran kota Semarang dan melalui penelitian ini akan diketahui karakteristik pola perjalanan transportasi dari penduduk di daerah pinggiran kota Semarang. (Gambar 1.1).

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi alasan penduduk untuk pindah dan alasan memilih tempat tinggal di daerah pinggiran Kota Semarang.
2. Analisa karakteristik pola perjalanan transportasi penduduk di daerah pinggiran Kota Semarang.

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini antara lain :

- a. Dapat menjadi bahan pertimbangan untuk pengembangan suatu kawasan dimasa yang akan datang.
- b. Dapat mendukung strategi perencanaan transportasi di Kota Semarang, seperti perencanaan angkutan umum.
- c. Hasil penelitian ini dapat juga digunakan sebagai bahan masukan atau pembandingan bagi penelitian – penelitian lain yang serupa.

1.6 Batasan Masalah

Dengan mempertimbangkan luasnya kajian yang dapat diambil dalam penelitian dan karena keterbatasan pada pelaksanaan penelitian maka digunakan batasan sebagai berikut :

1. Penelitian hanya dilakukan di Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Mijen dan Kecamatan Gunungpati Semarang. Pengumpulan data untuk keperluan analisa diperoleh dengan menggunakan sampel. Metode yang digunakan untuk pengambilan sampel adalah *sampling random proporsional* yaitu pengambilan sampel yang dilakukan secara acak yang berada pada lokasi kecamatan yang diamati dengan memperhatikan golongan I (ekonomi lemah), golongan II (menengah) dan golongan III (ekonomi kuat) .
2. Variabel karakteristik perilaku perjalanan penduduk daerah pinggiran adalah sebaran perjalanan, jarak dan lama waktu melakukan perjalanan, dan karakteristik pemilihan moda.

1.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan laporan tesis ini adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini ditulis mengenai latar belakang masalah, identifikasi permasalahan, lokasi penelitian, tujuan penelitian, manfaat dilaksanakan studi, pembatasan masalah digunakan serta sistematika penulisan tesis ini.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

Pada bab ini diuraikan mengenai pengertian dan teori-teori tentang daerah pinggiran, sistem transportasi, bangkitan dan tarikan lalu lintas serta metode yang digunakan untuk analisa data.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini ditulis mengenai langkah – langkah yang digunakan peneliti dalam menyelesaikan laporan penelitian dan metode yang digunakan untuk pengambilan sampel.

BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Pada bab ini menguraikan tentang cara pengumpulan data dan menyajikan data yang sudah terkumpul menurut klasifikasinya masing - masing.

BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan tentang pengolahan dan analisa data serta dilakukan pembahasannya berdasarkan batasan masalah yang telah dibuat.

BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Pada bab ini memuat kesimpulan tentang hasil dari diadakan studi ini serta memberi rekomendasi atau masukan yang sekiranya dapat berguna bagi pengembangan suatu kawasan di masa yang akan datang.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pemilihan Lokasi Hunian

John Turner (1969) dengan teorinya menyatakan bahwa dalam mobilitas tempat tinggal (*Residential Mobility*) terdapat 4 macam dimensi yang perlu diperhatikan yaitu :

a. Dimensi lokasi

Dimensi ini mengacu pada tempat – tempat tertentu pada suatu kota yang oleh seseorang / sekelompok orang dianggap paling cocok untuk tempat tinggal. Kondisi ini lebih ditekankan pada penghasilan dan siklus kehidupannya. Lokasi dalam konteks ini berkaitan erat dengan jarak terhadap tempat kerja (*accessibility to employment*).

b. Dimensi perumahan

Dimensi perumahan dikaitkan dengan aspirasi perorangan / sekelompok orang terhadap macam, tipe perumahan yang ada. Pandangan seseorang terhadap aspek penguasaan tempat tinggal selalu dikaitkan dengan tingkat penghasilan dan siklus kehidupannya.

c. Dimensi siklus kehidupan

Membahas tahap – tahap seseorang mulai menapak dalam kehidupan mandirinya, dalam artian bahwa semua kebutuhan hidupnya seratus persen ditopang oleh penghasilannya sendiri. Secara umum makin lanjut tahap siklus kehidupannya, maka makin tinggi *income* sehingga kaitannya dengan dua dimensi terdahulu menjadi semakin jelas.

d. Dimensi penghasilan

Dimensi ini menekankan pembahasannya pada besar kecilnya penghasilan yang diperoleh per satuan waktu. Dengan asumsi bahwa makin lama seseorang menetap di suatu kota, makin mantap posisi kepegawaiannya / dalam pekerjaannya sehingga makin tinggi pula tingkat penghasilan yang diperolehnya per satuan waktu tertentu.

Dinamika teori tersebut didasari oleh asas keseimbangan dimana mengandung pengertian bahwa mereka yang lebih kuat ekonominya memperoleh sesuatu yang lebih baik

dalam hal pemilihan lokasi tempat tinggal. Kondisi ini merupakan hasil penentuan prioritas lingkungan tempat tinggal, yaitu :

1. Masalah penguasaan tempat tinggal (*tenure*)

Disini seseorang harus memilih antara menyewa (*renting*) dengan memiliki (*ownership*). Dengan melihat kemampuan ekonomi, seseorang akan mampu memutuskan yang terbaik buat dirinya, apakah menyewa atau memiliki.

2. Masalah lokasi (*location*)

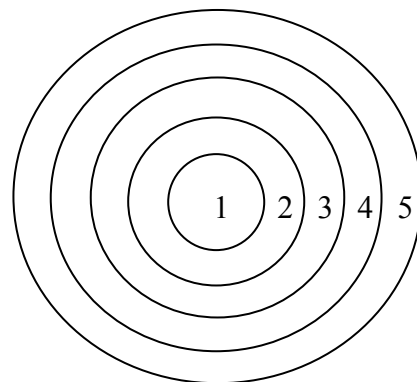
Disini seseorang harus menentukan lokasi tempat tinggal yang dianggap paling sesuai. Apakah dekat dengan pusat kota, yang nota bene dekat dengan tempat kerja tetapi sewa mahal, ataukah di pinggiran kota yang jauh dan harus mengeluarkan ongkos transportasi yang cukup besar tetapi sewa relatif lebih murah.

3. Masalah rumahnya sendiri

Dalam hal ini seseorang juga harus menentukan apakah jenis rumah yang sangat sederhana saja, sederhana, menengah, atau tinggi. Semua tergantung dari masing – masing orang dirinya sesuai dengan kemampuannya.

2.2 Pembagian Ruang Kota

Menurut E.W. Burgess suatu kota akan terdiri dari zona – zona konsentris dan masing – masing zona ini mencerminkan tipe lahan yang berbeda. Pada suatu kota biasanya terdapat Daerah Pusat Kegiatan (DPK) yang merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan politik sehingga pada zona ini terdapat bangunan utama untuk kegiatan sosial, ekonomi, budaya dan politik. Rute – rute transportasi dari segala penjuru memusat ke zona ini sehingga zona ini merupakan zona dengan aksesibilitas tertinggi (Yunus, 2004).



Gambar 2.1 Model Zona Konsentris (Burgess)

Penjelasan :

1. Daerah pusat kegiatan (*Central business district*)
2. Zona peralihan (*Transition Zone*)
3. Zona perumahan para pekerja (*Zone of working men's homes*)
4. Zona pemukiman yang lebih baik (*Zone of better residences*)
5. Zona para penglaju (*Zone of commuters*)

2.3 Persebaran Ruang Sosial Konsentris

Persebaran ini menunjukkan distribusi keruangan tentang jenjang sosial. Ternyata memang terdapat preferensi beraneka ragam dari kelompok – kelompok penduduk terhadap lokasi untuk tempat tinggal. Menurut Yunus (2004), preferensi ini sangat berkaitan dengan gaya hidup seseorang. Secara garis besar ada 3 macam gaya hidup, yaitu :

1. Familisme

Orang yang belum menikah akan mempunyai selera lokasi dan jenis tempat tinggal yang berbeda dengan orang yang sudah menikah. Orang yang sudah menikah tetapi belum punya anak akan berbeda pula dengan yang sudah menikah dan punya anak. Pertimbangan dekatnya terhadap sekolah, tempat bermain, misalnya, akan sangat mempengaruhi preferensi lokasi tempat tinggal bagi orang yang sudah menikah dan punya anak.

2. Konsumerisme

Variasi kemampuan untuk membayar ternyata sejalan pula dengan preferensi lokasi dan jenis tempat tinggal. Bagi mereka yang berkemampuan rendah misalnya, akan menyesuaikan dengan besarnya sewa lokasi lahan (*land rent*), yang rendah pula dan *land rent* yang rendah ini berada pada daerah – daerah yang aksesibilitasnya rendah.

3. Karirisme

Bagi mereka yang cenderung menekankan gaya hidupnya pada kerja (karirisme) akan lebih menyukai lokasi tempat tinggal dekat dengan pusat kota karena daerah inilah yang merupakan pusat kegiatan kota dan identik dengan lapangan kerja.

2.4 Sistem Tata Guna Lahan dan Transportasi

Menurut Tamin (1997) sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktifitas seperti bekerja, sekolah olahraga, belanja, dan bertamu. Untuk memenuhi kebutuhannya, manusia melakukan perjalanan diantara tata guna lahan dengan menggunakan sistem jaringan

transportasi. Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang. Pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang mengakibatkan berbagai macam interaksi. Terdapat interaksi antara pekerja dengan tempat mereka bekerja, antara ibu rumah tangga dengan pasar, antara pelajar dengan sekolah dan lain sebagainya. Hampir semua interaksi memerlukan perjalanan, dan oleh sebab itu menghasilkan pergerakan arus lalu lintas.

Sasaran umum perencanaan transportasi adalah membuat interaksi tersebut menjadi semudah dan seefisien mungkin. Menurut Tamin (1997) cara perencanaan transportasi untuk mencapai sasaran umum itu antara lain dengan menetapkan kebijakan sebagai berikut :

a. Sistem kegiatan

Rencana tata guna lahan yang baik (lokasi toko, sekolah, perumahan perkantoran dan lain-lain yang benar) dapat mengurangi kebutuhan akan perjalanan yang panjang sehingga membuat interaksi menjadi mudah.

b. Sistem jaringan

Hal yang dapat dilakukan misalnya dengan meningkatkan kapasitas prasarana yang ada, yaitu melebarkan jalan, menambah jaringan jalan baru, dan lain-lain.

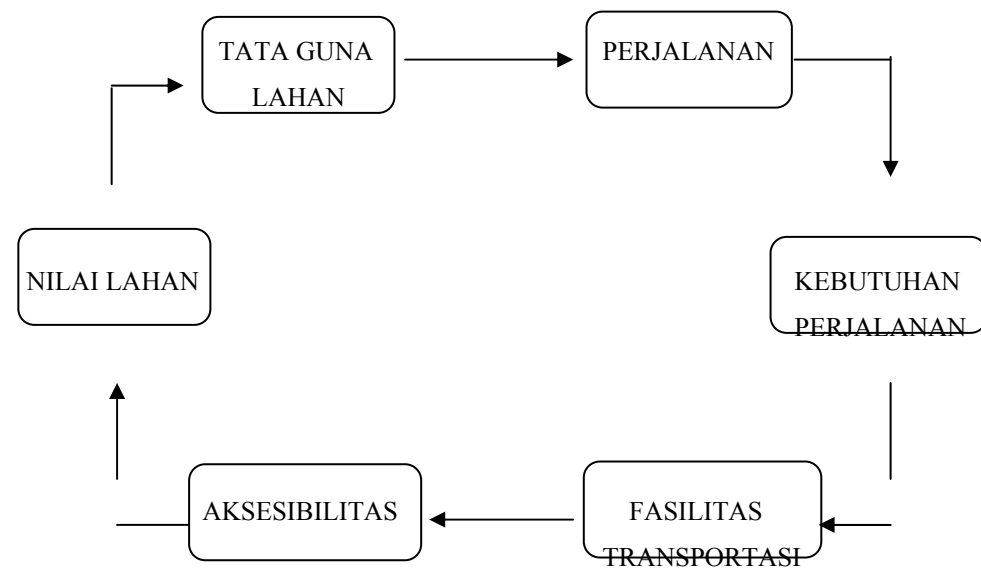
c. Sistem pergerakan

Hal yang dapat dilakukan antara lain mengatur teknik dan manajemen lalu lintas (jangka pendek), fasilitas angkutan umum yang lebih baik (jangka pendek dan menengah), atau pembangunan jalan (jangka panjang).

Secara alamiah ada interaksi langsung antara tata guna lahan dan pasokan prasarana transportasi. Alvinsyah (1997) mengelompokkan keterkaitan antara transportasi dengan perkembangan lahan ditinjau dari tiga konteks yang berbeda, yaitu :

- a. keterkaitan fisik pada skala makro yang merupakan kepentingan jangka panjang dan biasanya dipandang sebagai bagian dari proses perencanaan
- b. keterkaitan fisik pada skala mikro yang merupakan kepentingan jangka panjang dan pendek dan umumnya dipandang sebagai masalah – masalah perancangan perkotaan
- c. kaitan proses menyangkut dengan aspek hukum, administratif, finansial dan institusional dalam koordinasi pengembangan lahan dan transportasi.

Pengembangan sistem transportasi dan tata guna lahan seringkali dipandang sebagai masalah yang terpisah. Pada kenyataannya tata guna lahan dan transportasi membentuk suatu sistem lingkaran tertutup. Hubungan sederhana antara tata guna lahan dan transportasi diilustrasikan sebagai suatu siklus seperti pada Gambar 2.1.

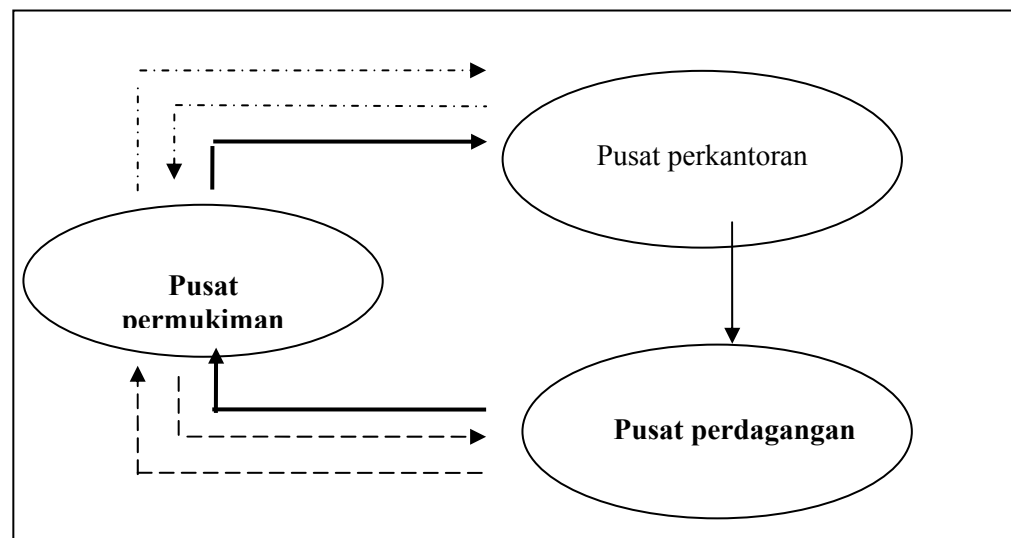


Gambar 2.2 Siklus Tata Guna Lahan – Sistem Transportasi

Tata guna lahan merupakan salah satu faktor penentu dari pergerakan dan aktifitas. Aktifitas ini akan menentukan jenis prasarana dan sarana transportasi yang dibutuhkan, misalnya sistem angkutan umum. Bila disediakan suatu prasarana dan sarana transportasi, sistem secara alamiah akan menambah nilai aksesibilitas. Bila nilai aksesibilitas bertambah, biasanya akan merubah nilai tanah yang akan berakibat pada pola penggunaan tanah tersebut. Bila perubahan tata guna lahan terjadi, maka tingkat bangkitan dan tarikan perjalanan akan berubah begitu pula siklus secara keseluruhan.

Gambaran bangkitan lalu lintas secara sederhana dijelaskan oleh Tamim (1997) yang menerangkan pola perjalanan antar fungsi kegiatan. Digambarkan terdapat tiga zona kegiatan, yaitu pusat permukiman (*residential center*), pusat perkantoran (*employment center*) dan pusat perdagangan (*commercial center*). Tiga orang pelaku kegiatan berasal dari zona asal yang sama yaitu zona permukiman. Orang pertama berangkat meninggalkan rumah menuju tempat kerja dan kembali pada sore harinya. Orang kedua meninggalkan rumah menuju tempat kerja kemudian dari tempat kerja menuju pusat perdagangan dan akhirnya kembali ke rumah. Orang ketiga berangkat dari rumah langsung menuju

ke pusat perdagangan dan kembali lagi ke rumah. Ilustrasi dapat dilihat pada gambar berikut ini.



6

7 Gambar 2.3 Ilustrasi Perjalanan Tiga Orang dengan Tujuan Berbeda

Dari ilustrasi di atas terlihat, bahwa setiap perjalanan dengan berbagai tujuan akan menghasilkan karakteristik perjalanan yang berbeda. Selain ditentukan oleh jumlah perjalanan, bangkitan perjalanan juga dipengaruhi oleh dua faktor utama yaitu guna lahan (*land use*) dan karakteristik permukiman yang bersangkutan.

2.5 Perencanaan Transportasi

Morlok (1988) mendefinisikan transportasi berarti memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi bisa juga diartikan sebagai usaha pemindahan atau pergerakan sesuatu dari suatu lokasi ke lokasi yang lainnya dengan menggunakan suatu alat tertentu. Dengan demikian maka transportasi memiliki dimensi seperti lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi) dan keperluan tertentu. Jadi dalam suatu transportasi selalu berhubungan dengan ketiga dimensi tersebut. Secara umum dapat disimpulkan, bahwa transportasi adalah suatu kegiatan untuk memindahkan sesuatu (orang dan / atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana (kendaraan, pipa, dan lain – lain).

Menurut Alvinsyah & Soehodho (1997) terdapat tiga karakteristik dasar untuk hampir semua permasalahan sistem transportasi, yaitu (1) wilayah yang dikaji meliputi perjalanan

orang dan barang; (2) keberadaan berbagai teknologi transportasi dan cara yang berbeda dalam operasional, aturan dan harga, menimbulkan berbagai cara dalam rangka merubah sistem transportasi pada suatu wilayah tertentu; (3) tujuan yang hendak dicapai oleh peningkatan sistem transportasi. Agar kegiatan transportasi dapat terselenggara dengan baik, aman, tertib dan lancar sesuai dengan keinginan, maka perlu adanya rencana operasi atau prosedur pengaturan yang mengikat. Secara umum komponen sistem transportasi dapat diuraikan sebagai berikut :

- a. Lintasan atau jalur sebagai tempat benda tadi bergerak
- b. Terminal yang merupakan simpul keluar masuk kendaraan dari maupun ke sistem dan sebagai tempat pergantian moda transportasi
- c. Kendaraan yang memberikan sesuatu mobilitas terhadap benda yang diangkut untuk suatu jalur gerak tertentu dan dapat digerakkan di jalur tersebut.
- d. Rencana operasi atau prosedur pengaturan yang dapat menjamin kegiatan transportasi (lalu lintas orang dan barang) bergerak secara aman, lancar dan tertib.

2.6 Permodelan dan Prakiraan Permintaan Perjalanan

Salah satu bagian terpenting dari proses perencanaan transportasi perkotaan adalah melakukan analisis permintaan akan transportasi yang merupakan estimasi terhadap permintaan pelaku perjalanan akan prasarana atau sarana dan pelayanan transportasi. Permodelan transportasi perkotaan mencakup prakiraan jumlah perjalanan yang terjadi didalam wilayah perkotaan berdasarkan jenis perjalanan, waktu perjalanan, pasangan asal – tujuan perjalanan, moda kendararaan yang digunakan dan rute perjalanan yang dipilih dari jaringan transportasi yang ada. Produk akhir dari permodelan ini adalah serangkaian prediksi arus kendaraan pada ruas – ruas jalan / transit di dalam jaringan transportasi. Masukan utama untuk model ini adalah aktifitas sistem dan karakteristik sistem transportasi. Model ini dikenal dengan model perencanaan transportasi empat tahap (Alvinsyah, 1997), yang terdiri dari :

1. **Bangkitan perjalanan**, yaitu prediksi jumlah perjalanan yang dihasilkan dan ditarik dari tiap zona yaitu jumlah perjalanan yang dibangkitkan dalam wilayah perkotaan. Dengan kata lain model ini hanya memprediksi jumlah perjalanan total yang masuk dan keluar ke zona tanpa mengetahui arah perjalanannya.
2. **Distribusi perjalanan**, yaitu prediksi asal – tujuan dari arus perjalanan yaitu mengkaitkan perjalanan dari setiap zona yang diprediksi oleh model bangkitan perjalanan sehingga membentuk suatu arus perjalanan.
3. **Pemilihan moda**, yaitu prediksi prosentase arus perjalanan untuk setiap moda yang ada pada tiap pasangan zona asal tujuan.
4. **Pembebanan perjalanan**, yaitu mengalokasikan arus perjalanan dari setiap moda ke rute tertentu pada jaringan jalan yang menghubungkan zona asal – tujuan.

2.7 Karakteristik Perjalanan

Menurut Alvinsyah (1997) terdapat dua faktor penting yang mempengaruhi karakteristik perjalanan yaitu panjang perjalanan dan maksud perjalanan.

a. Panjang Perjalanan

Panjang suatu perjalanan memiliki pengaruh terhadap pelaku perjalanan dalam pemilihan moda.

b. Maksud Perjalanan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya menunjukkan bahwa ada suatu hubungan antara jumlah orang yang menggunakan angkutan umum dengan maksud perjalanan. Perjalanan dari rumah (*homed-based*) secara umum menunjukkan jumlah pengguna angkutan umum lebih banyak daripada perjalanan tidak dari rumah (*non home-based*), begitu pula untuk perjalanan

kesekolah dan bekerja (*home based school and work*) menunjukkan penggunaan angkutan umum lebih banyak daripada perjalanan berbelanja (*home-based shopping*). Hal ini dapat dijelaskan dengan fakta bahwa kendaraan bermotor penting untuk beberapa jenis perjalanan.

2.8 Karakteristik Pelaku Perjalanan

Alvinsyah (1997) menyatakan bahwa terdapat beberapa faktor penting yang mempengaruhi karakteristik pelaku perjalanan, yaitu :

a. Tingkat Pendapatan

Penggunaan kendaraan pribadi untuk melakukan perjalanan tergantung pada kemampuan seseorang untuk membeli dan memeliharanya. Sehingga kepemilikan sepeda motor atau mobil merupakan suatu fungsi dari tingkat pendapatan dan oleh sebab itu, pendapatan memiliki pengaruh terhadap pemilihan moda.

b. Kepemilikan Kendaraan

Kepemilikan kendaraan merupakan faktor yang paling penting pengaruhnya terhadap pemilihan moda. Rumah tangga tanpa kendaraan pribadi menghasilkan bangkitan perjalanan yang lebih rendah daripada yang memiliki kendaraan.

c. Kepadatan dari pengembangan tempat tinggal

Dari penelitian sebelumnya diperoleh bahwa dengan berkurangnya kepadatan rumah tangga, maka penggunaan angkutan umum berkurang pula. Dari studi transportasi lainnya diperoleh suatu hubungan terbalik antara perjalanan kesekolah dengan angkutan umum dengan kepadatan tempat tinggal, sedangkan untuk jenis perjalanan lainnya diperoleh hubungan langsung. Salah satu faktor penyebab adanya hubungan terbalik untuk perjalanan kesekolah

dengan kepadatan tempat tinggal adalah besarnya perjalanan dengan berjalan kaki kesekolah terutama pada wilayah dengan kepadatan penduduk yang tinggi.

d. Faktor Sosial Ekonomi Lainnya

Ukuran keluarga, struktur jenis kelamin dari keluarga, proporsi wanita yang telah berumah tangga dan jenis pekerjaan kepala rumah tangga merupakan faktor – faktor penting lainnya yang mempengaruhi pemilihan moda.

2.9 Metode Pengambilan Sampel

Dalam proses pengambilan data (sampel) ada 4 metode yang umum digunakan :

- a. *Simple Random Sampling*, adalah prosedur penseleksian unit populasi sehingga setiap unit populasi memiliki peluang yang sama untuk dipilih. Unit pada populasi ditandai dengan angka 1 sampai dengan n , dan dari unit – unit ini diambil data secara acak dengan menggunakan tabel angka acak atau dengan menggunakan program komputer khusus untuk membuat angka acak. Unit khusus dalam populasi yang sesuai dengan angka – angka acak ini merupakan sampel yang bersifat acak.
- b. *Sequential Sampling*, adalah metode pengambilan sampel berdasarkan rentang nomor yang telah ditentukan sebelumnya dari populasi.
- c. *Stratified Random Sampling*, adalah membagi sejumlah N unit populasi ke dalam sub populasi N_1, N_2, \dots, N_L , berdasarkan karakteristik yang seragam dari tiap sub populasi yang telah ditetapkan sebelumnya, kemudian sampel diambil secara acak dari tiap sub populasi tersebut.

- d. *Cluster Sampling*, metode ini mengelompokkan unit populasi berdasarkan karakteristik tertentu dan kemudian sampel diambil secara acak dari sub populasi.

2.10 Pengujian Statistik

2.10.1 Analisa Klasifikasi Silang

Analisa klasifikasi silang (*crosstabs*) atau disebut juga analisa kategori digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh dari faktor – faktor yang diperkirakan mempunyai pengaruh dalam bangkitan dan tarikan perjalanan perjalanan terhadap jumlah perjalan yang terjadi. Faktor – faktor tersebut diklasifikasikan menurut serangkaian kategori yang mempunyai korelasi tinggi dengan bangkitan dan tarikan perjalanan.

Metode ini pada dasarnya memiliki beberapa keuntungan, yaitu :

1. Pengelompokan klasifikasi silang tidak tergantung pada sistem zona di daerah kajian.
2. Tida ada asumsi awal yang harus diambil mengenai bentuk hubungan.
3. Hubungan tersebut berbeda – beda untuk setiap kategori.

Sedang kelemahan dari analisis kategori adalah :

1. Tidak diperbolehkan melakukan ekstrapolasi.
2. Tidak ada pengujian statistik untuk menguji keabsahan model.
3. Data yang dibutuhkan sangat banyak, sekurang – kurangnya dibutuhkan 50 pengamatan untuk setiap kategori agar dihasilkan sebaran frekuensi yang lebih merata.
4. Tidak ada cara yang efektif dalam memilih variabel.

2.10.2 Korelasi

Kolerasi berarti hubungan timbal balik (Hadi, 1995). Besar kecilnya korelasi selalu dinyatakan dalam bentuk angka yang kemudian disebut koefisien korelasi. Koefisien korelasi digunakan untuk mengetahui keeratan hubungan antara dua variabel dan arah hubungan antara dua variabel.

Persamaan korelasi yang digunakan :

$$r = \frac{N\sum XiYi - (\sum Xi - Yi)}{\sqrt{\{N\sum Xi^2 - (\sum Xi)^2\}\{N\sum Yi^2 - (\sum Yi)^2\}}}$$

(2.3)

keterangan :

- r = koefisien korelasi,
- N = jumlah responden,
- Xi = variabel bebas yang digunakan,
- Yi = varibel terikat yang digunakan.

Interprestasi koefisien korelasi untuk mengetahui nilai r apakah tinggi atau rendah dapat dikelompokkan sebagai berikut :

Tabel 2.1 Interpretasi dari Nilai r

R	Interpretasi
0	Tidak berkorelasi
0,01 – 0,20	Sangat rendah
0,21 – 0,40	Rendah
0,41 – 0,60	Agak rendah
0,61 – 0,80	Cukup
0,81 – 0,99	Tinggi

1	Sangat tinggi
---	---------------

Sumber : Usman, 1995

2.11 Kajian Penelitian Sejenis

Penelitian sejenis dilakukan oleh Kumara, D. yang mengambil lokasi penelitian di perumahan Pucang Gading Demak yang merupakan perumahan di pinggiran kota Semarang. Pada penelitian tersebut pengumpulan data untuk keperluan analisa dilakukan dengan menggunakan sampel. Metode pengambilan sampel dilakukan dengan *stratified random sample* artinya pengambilan sampel dilakukan secara acak dengan jumlah yang proporsional untuk setiap strata (tipe rumah) dari populasi.

Dari hasil analisa klasifikasi silang dengan memperhatikan nilai *chi-square* dan nilai *contingency coefficient* dapat disimpulkan bahwa ada kecenderungan yang kuat bahwa pemilihan moda dari penduduk Pucang Gading untuk melakukan perjalanan dipengaruhi oleh kepemilikan kendaraan, lokasi tujuan perjalanan dan tingkat pendapatan. Penduduk Pucang Gading yang menggunakan angkutan umum untuk menuju ke tempat aktifitasnya sehari – hari relatif sedikit (13,67% yang menggunakan Mobil Umum Penumpang dan 13,02% menggunakan bis). Secara umum 33,92% penduduk Pucang Gading lebih memilih menggunakan sepeda motor, terutama bagi penduduk yang sudah bekerja (prosentase pengguna sepeda motor bagi orang yang bekerja sebesar 63,8%). Sedangkan bagi penduduk yang bersekolah sebagian besar atau 30% nya berjalan kaki untuk menuju ke lokasi sekolahnya. Angkutan umum lebih penting peranannya bagi orang yang berbelanja (27,6% menggunakan MUP dan 23,9% menggunakan bis).

Dari hasil *traffic counting* diketahui waktu puncak terjadinya bangkitan perjalanan yaitu antara pukul 06.00 – 07.00 WIB. Sedangkan

moda yang paling banyak digunakan penduduk Pucang Gading adalah sepeda motor. Akses keluar dari perumahan yang paling banyak dilewati adalah di Jalan Pucang Gading Raya.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Tinjauan Umum

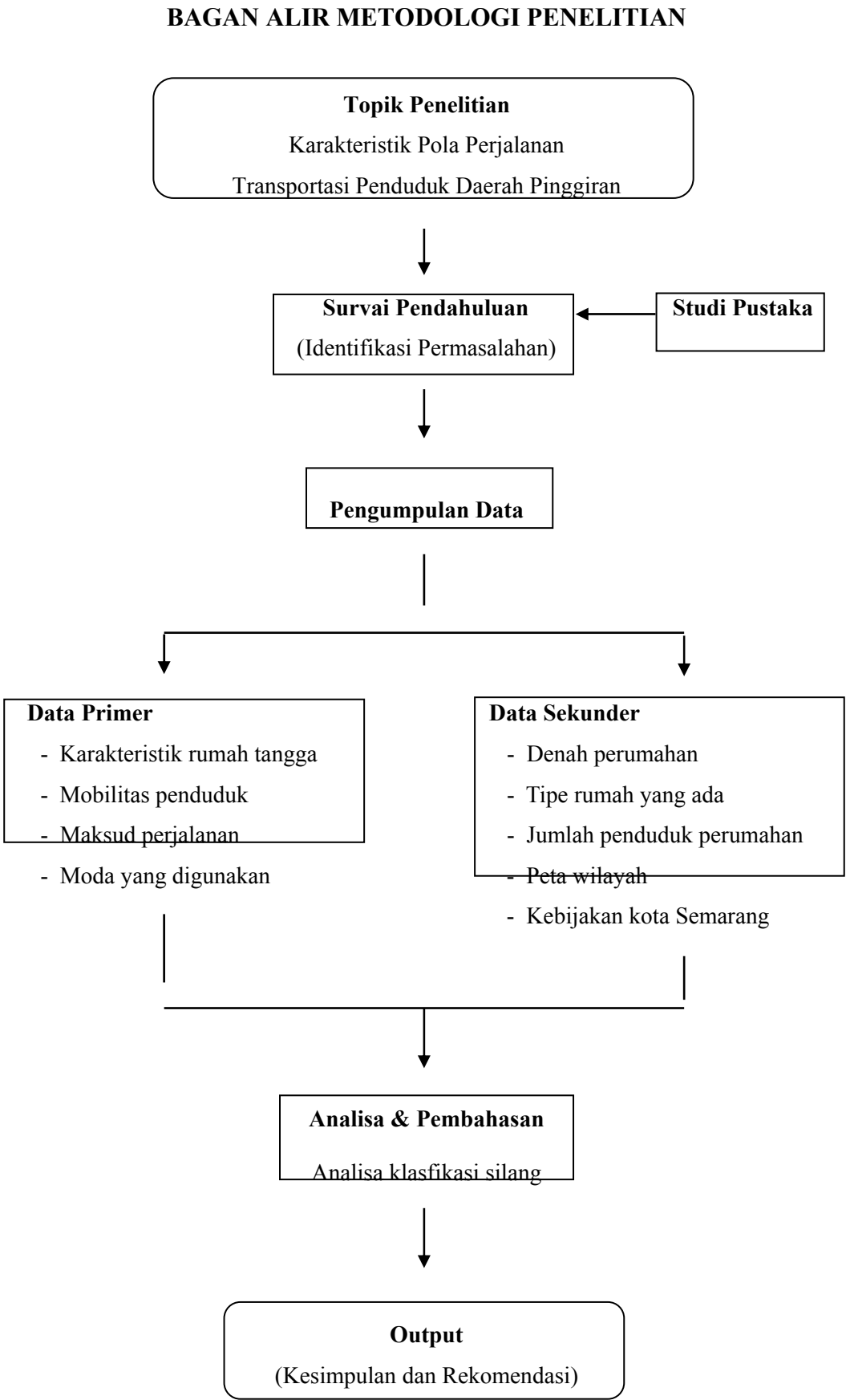
Menurut Nazir (1983) penelitian adalah suatu proses mencari sesuatu secara sistematis dalam waktu yang lama dengan menggunakan metode ilmiah serta aturan – aturan yang berlaku. Untuk menerapkan metode ilmiah dalam praktek penelitian maka diperlukan suatu desain penelitian yang sesuai dengan kondisi. Dalam penelitian suatu kasus diperlukan adanya metodologi yang berfungsi sebagai acuan kegiatan yang akan dilaksanakan, baik itu berkenaan dengan kegiatan pengumpulan data primer dan sekunder maupun tinjauan pustaka sebagai dasar penelitian dan analisa hitungan. Metodologi adalah suatu cara atau langkah yang ditempuh dalam memecahkan suatu persoalan dengan mempelajari, mengumpulkan, mencatat, dan menganalisa data yang diperoleh.

3.2 Identifikasi Variabel

Marzuki (1997) mengungkapkan bahwa secara teoritis variabel didefinisikan sebagai atribut seseorang atau obyek yang mempunyai variasi antara satu dengan yang lain atau satu obyek dengan obyek yang lain. Menurut Usman (1995) variabel penelitian pada dasarnya adalah sesuatu hal yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian dapat ditarik kesimpulannya.

Dalam penelitian ini variabel – variabel yang digunakan untuk kepentingan analisa yaitu berupa karakteristik penduduk yaitu tingkat pendidikan, jenis pekerjaan, tingkat pendapatan dan kepemilikan kendaraan dan karakteristik perjalanan yaitu lokasi tujuan perjalanan, moda yang digunakan, dan intensitas dan waktu melakukan perjalanan

3.3 Bagan Alir Metodologi Penelitian



3.4 Wilayah Studi

Wilayah / daerah yang dipilih dalam penelitian ini adalah di Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Mijen dan Kecamatan Gunungpati Semarang dengan pertimbangan daerah tersebut terletak di daerah pinggiran kota Semarang dan melalui penelitian ini akan diketahui karakteristik perjalanan penduduk dari daerah pinggiran di Kota Semarang.

3.5 Survei Pendahuluan

Untuk mendapatkan data awal perlu dilakukan survei pendahuluan. Dengan survei pendahuluan dapat diketahui kondisi dan karakteristik lokasi penelitian serta untuk dapat memperkirakan waktu dan biaya survei. Sebagian data – data sekunder dari penelitian ini diperoleh dari survei pendahuluan. Data sekunder berarti data yang diperoleh dari sumber-sumber luar bukan dari hasil penelitian sendiri. Data sekunder ini digunakan karena peneliti tidak dapat mengusahakan data-data yang diperlukan dengan melakukan penelitian ini.

3.6 Studi Literatur

Sebelum melakukan penulisan tesis terlebih dahulu melakukan studi literatur yang berhubungan dengan penelitian ini. Studi literatur sangat diperlukan untuk melengkapi dan mendukung data-data yang dihasilkan dari penelitian di lapangan. Literatur yang digunakan adalah yang membahas mengenai bangkitan dan tarikan perjalanan, teori penganalisaan data, hasil-hasil penelitian serupa sebelumnya, teori yang menguraikan tentang lalu lintas dan transportasi secara umum. Hasil studi literatur ini diharapkan dapat menjadi pedoman dalam melakukan penelitian maupun membuat kesimpulan akhir dari penelitian tersebut.

3.7 Teknik Pengumpulan data

Menurut Richardson (1982) besar yang sebaiknya diambil dari suatu populasi agar mampu mempresentasikan kondisi seluruh populasi pada dasarnya dipengaruhi oleh tiga faktor utama :

1. Tingkat variabilitas dari parameter yang ditinjau dari seluruh populasi yang ada.
2. Tingkat ketelitian yang dibutuhkan untuk mengukur parameter yang dimaksud.
3. Besarnya populasi di mana parameter akan disurvei.

Teori limit pusat menyatakan bahwa perkiraan rerata dari suatu sampel cenderung terdistribusi secara normal ketika ukuran sampel n bertambah. Kenormalan rerata dari sampel berlaku dengan tidak memperhitungkan distribusi populasi dari mana sampel itu diambil asalkan ukuran sampel itu masih rasional ($n > 30$).

Menurut Sugiyono (2005) secara matematis besarnya sampel dari suatu populasi dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$n \geq \left[\frac{\sigma \cdot z}{b} \right]^2 \dots\dots\dots (3.1)$$

keterangan :

- n = ukuran sampel yang diperlukan
- b = perbedaan antara yang ditaksir dengan tolok ukur penafsiran
- z = harganya tergantung pada taraf kepercayaan yang ditetapkan
misal pada taraf kepercayaan 68 %, z = 95 %, z = 1,96; 99 %, z = 2,58
- σ = simpangan baku

3.8 Coding dan Editing

Data dari hasil survai primer yang telah terkumpul perlu dilakukan pengolahan data terlebih dahulu. Tujuannya adalah menyederhanakan seluruh data yang terkumpul, menyajikannya dalam susunan yang baik dan rapi untuk kemudian dianalisis. Pengolahan data tersebut berupa *editing* (penyuntingan) dan *coding* (pengkodean).

1. *Editing*

Untuk hasil survai kegiatan yang dilakukan dalam *editing* ini adalah memeriksa seluruh daftar pertanyaan yang dikembalikan responden. Dalam pemeriksaan ini yang perlu diperhatikan yaitu :

- a. Kesesuaian jawaban responden dengan pertanyaan yang diajukan
- b. Kelengkapan pengisian daftar pertanyaan
- c. Keserasian jawaban responden.

2. *Coding*

Coding yaitu memberi tanda (simbol) yang berupa angka pada jawaban responden yang diterima. Tujuan *coding* ini adalah untuk menyederhanakan jawaban responden supaya dapat dibaca dengan format komputer. *Coding* yang digunakan dalam penelitian ini

menggunakan ukuran nominal. Ukuran nominal adalah ukuran yang paling sederhana, dimana angka yang diberikan kepada objek mempunyai arti sebagai label saja, dan tidak menunjukkan tingkatan apa-apa (Nasir, 1983). Objek dikelompokkan dalam set-set, dan kepada semua anggota set diberikan angka. Set-set tersebut tidak boleh tumpang tindih.

3.9 Analisis dan Pembahasan

Dalam menganalisa data pada penelitian ini menggunakan analisa perspektif dan induksi.. Untuk kemudahan dan kecepatan dalam penganalisaan data, menggunakan program komputer SPSS (*Statistical Product and Service Solution*) Ver 11.0.

3.10 Pendekatan Permodelan

Pendekatan permodelan merupakan pertimbangan faktor yang menentukan arus pergerakan penduduk yang diasumsikan sebagai berikut :

1. Arus pergerakan penduduk dipengaruhi oleh karakteristik daerah asal dan tujuan
2. Arus pergerakan penduduk dipengaruhi oleh karakteristik sosial – ekonomi penduduk atau pelaku pergerakan
3. Arus pergerakan penduduk dipengaruhi oleh karakteristik oleh pelayanan transportasi berupa jarak, waktu tempuh, biaya dan jenis moda yang digunakan.

3.11 Pengujian Model

Untuk analisa klasifikasi silang pengujian model yang dilakukan adalah :

a. Uji Chi-square

Uji chi-square untuk mengetahui pengaruh keterkaitan antara variabel yang ditinjau. Dasar pengambilan keputusan adalah dari nilai chi-square _{hitung} terhadap chi-square _{tabel}. Jika $\text{chi-square}_{\text{hitung}} > \text{chi-square}_{\text{tabel}}$ berarti ada keterkaitan antara kedua variabel tersebut.

b. Koefisien Korelasi (r)

Koefisien korelasi digunakan untuk mengetahui hubungan antara variabel tidak bebas yaitu jumlah perjalanan dengan variabel bebasnya apakah hubungannya kuat atau tidak. Hubungan dinyatakan kuat bila nilai r mendekati 1 atau -1 sedangkan hubungan dinyatakan lemah jika nilai r mendekati 0 (nol)

c. Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui kontribusi variabel bebas terhadap variabel tidak bebas.

3.12 Output

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat diketahui pengaruh karakteristik pola perjalanan penduduk daerah pinggiran Kota Semarang yang berdasarkan struktur masyarakat yang berbeda.

Juga diharapkan dari penelitian ini dapat untuk merekomendasikan ke pemerintah dalam hal pengembangan daerah pinggiran, dan dapat mendukung strategi perencanaan transportasi di Kota Semarang, seperti perencanaan angkutan umum.

BAB IV

PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

4.1 Teknik Pengambilan Sampel

Responden untuk kepentingan pengolahan data tidak menggunakan semua populasi yang ada tetapi menggunakan sampel. Prinsip dalam pengambilan sampel dengan metode *sampling random proporsional*, maksudnya sampel diambil acak di 3 kecamatan yaitu kecamatan Ngaliyan, Mijen dan Gunungpati dengan memperhatikan golongan I (ekonomi lemah), golongan II (menengah) dan golongan III (ekonomi kuat). Untuk mendapatkan jumlah sampel minimum maka dilakukan survai pendahuluan. Hasil dari survai pendahuluan ini kemudian direkap dan dijumlah tiap komponen variabel (pertanyaannya), kemudian dihitung n sampling untuk survai yang mewakili 3 kecamatan.

Menurut Sugiyono untuk menentukan jumlah minimum sampel yang akan digunakan untuk pengolahan data menggunakan ketentuan sebagai berikut :

Direncanakan perbedaan hasil penaksiran dengan tolok ukur penafsiran = 20% atau 0,2

----- b

Z score untuk rancangan sampling dengan taraf kepercayaan 95%= 1,96 (dari Tabel Z score) ----- z

Simpangan baku variabel ----- σ (dalam penelitian ini diambil simpangan baku terkecil dengan asumsi reliabilitasnya besar atau tinggi).

Kemudian dihitung n samplingnya dengan rumus:

$$n \geq \left[\frac{\sigma \cdot z}{b} \right]^2$$

$$n \geq \left[\frac{1,527.1,96}{0,2} \right]^2$$

$$n \geq 224$$

Jadi minimal sampling yang dibutuhkan adalah 224 responden, sedangkan untuk mendapatkan proporsi per golongan, maka jumlah responden awal :

Golongan I = 13

Golongan II = 13

Golongan III = 6

kemudian berdasarkan prosentasenya dihitung n minimal tiap sampling.

Misal dari Golongan I = $(13/32) * 224 = 91$

Begitu seterusnya untuk golongan lainnya

Tabel 4.1 Jumlah Minimum Sampel

Golongan	DATA	Faktor n Sampling	n minimal
I	13	0,41	91
II	13	0,41	91
III	6	0,19	42
JUMLAH	32	1	

Sumber : Hasil Analisis 2005

4.2 Kecamatan Ngaliyan

4.2.1 Gambaran Umum Wilayah Kecamatan Ngaliyan

Kecamatan Ngaliyan dalam Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Semarang berada dalam BWK X bersama dengan Kecamatan Tugu. Kecamatan Ngaliyan terdiri dari 10 kelurahan dengan jumlah penduduk pada tahun 2005 sebanyak 50.303 jiwa dan pertumbuhan penduduk rata – rata 2,82 %. Diperkirakan pada tahun 2010 penduduk Kecamatan Ngaliyan akan berjumlah 57.807 jiwa. Adapun batas – batas administratif Kecamatan Ngaliyan adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Kecamatan Tugu

- Sebelah Selatan : Kecamatan Mijen
- Sebelah Barat : Kecamatan Kaliwungu Kabupaten Kendal
- Sebelah Timur : Kecamatan Semarang Barat

Kecamatan Ngaliyan cenderung berfungsi sebagai daerah pinggiran Kota Semarang yang berfungsi menampung perkembangan penduduk dari pusat Kota Semarang. Kedudukan Kecamatan Ngaliyan terhadap Kota Semarang adalah strategis. Hal ini dapat dilihat dari beberapa hal, yaitu :

- a. Fungsi sebagai penampung limpahan penduduk dari pusat Kota Semarang. Adanya fungsi ini membawa konsekuensi bahwa arus penduduk yang mengalir ke kawasan ini akan membutuhkan sarana dan prasarana penduduk yang akan berdampak terhadap percepatan perkembangan kawasan Ngaliyan
- b. Dilewati jalur arteri primer yang menghubungkan Kota Semarang dan Kota Jakarta. Jalur jalan ini memiliki nilai ekonomi yang tinggi dalam mendukung perkembangan wilayah, karena jalan ini memiliki kepadatan yang cukup tinggi
- c. Adanya kegiatan hutan yang saat ini dikelola oleh PT Perhutani yang akan berdampak terbukanya lapangan pekerjaan bagi penduduk sekitar.

Kecamatan Ngaliyan diarahkan untuk kegiatan dengan tingkat kepadatan sedang.

Beberapa kegiatan non terbangun yang saat ini ada (seperti pertanian dan hutan) sebisa mungkin untuk dipertahankan. Secara rinci jumlah penduduk Ngaliyan dapat dilihat pada tabel 4.2 berikut ini.

Tabel 4.2 Jumlah Penduduk Kecamatan Ngaliyan

No.	Kelurahan	Penduduk Tahun		
		1998	2005	2010
1	Ngaliyan	9953	12092	13896
2	Banban Kerep	3083	3746	4304

3	Kalipancur	12659	15380	17674
4	Purwoyoso	13856	16834	19345
5	Tambakaji	14701	17860	20525
6	Wonosari	11416	13869	15938
7	Gondoriyo	1578	1917	2203
8	Baringin	5945	7223	8300
9	Wates	2788	3387	3892
10	Podorejo	4977	6047	6949
	JUMLAH	80956	98355	113026

Sumber : RDTRK Semarang Tahun 2000 – 2010

Dilihat dari aspek topografinya, kecamatan Ngaliyan memiliki kemiringan 2% hingga 40%. Struktur geologinya memiliki struktur geologi yang sebagian besar berupa Formasi Darat Baser, Tufan Konglomerat Breksi Vulkanik dan Tufa. Daya dukung tanah untuk bangunan cukup bagus, karena sifat fisik dan keteknikan batuan dan tanah berupa endapan alluvial sungai yang bersifat lepas, daya dukung tanah mencapai tingkat sedang hingga tinggi serta mudah digali. Hal ini terlihat dari bangunan – bangunan rendah yang tidak mengalami kerusakan – kerusakan akibat struktur tanah yang labil. Secara umum temperatur udara maksimum di wilayah Kecamatan Ngaliyan pada tahun 1998 tercatat 34° C dan temperatur udara minimum 24° C. Jumlah hari hujan yang terbanyak mencapai 125 liter/hari dengan curah hujan sebesar 1.633 mm/h.

Lokasi permukiman di wilayah Kecamatan Ngaliyan tersebar di sepanjang Jalan Raya Semarang – Kendal, kelurahan Bringin, Purwoyoso, Ngaliyan dan Kalipancur, serta sebagian kecil di wilayah Wates dan Podorejo. Melihat potensi Kecamatan Ngaliyan yang berkembang menjadi kawasan industri, maka pola permukiman pekerja industri diusahakan mendekat dan mengelilingi kawasan tersebut. Ada kecenderungan perubahan fungsi dari bangunan rumah tinggal menjadi pertokoan terutama sepanjang Jalan Ngaliyan – Boja. Kelurahan Wates dan Podorejo karakteristik permukimannya berkembang memanjang mengikuti jaringan jalan utama. Permukiman terencana yang mulai banyak

dibangun oleh pengembang (*developer*) seperti di kelurahan Ngaliyan, Bringin dan lain – lain. Dalam perkembangannya hal tersebut perlu mendapat perhatian, sehingga pemanfaatan lahan dapat dioptimalkan dengan tetap memperhatikan daya dukung lingkungan.

Perkembangan kegiatan perkotaan di Kecamatan Ngaliyan terjadi cukup pesat. Hal ini tercermin dari tingginya tingkat perubahan penggunaan lahan dari tidak terbangun menjadi terbangun. Faktor – faktor yang mendukung perkembangan kegiatan perkotaan di Kecamatan Ngaliyan adalah :

1. Termasuk kawasan pengembangan kegiatan perkotaan bagi Kota Semarang.
2. Terdapat kegiatan industri pengolahan dengan skala intensitas yang tinggi, sehingga banyak membutuhkan ketersediaan tenaga kerja dan prasarana dan fasilitas yang mencukupi.
3. Dekat dengan beberapa fasilitas penting Kota Semarang seperti Bandara A. Yani dan pelabuhan laut.

Sarana angkutan yang melayani wilayah Kecamatan Ngaliyan terdiri dari kendaraan bermotor dan tidak bermotor. Kendaraan bermotor terdiri dari angkutan umum dan angkutan pribadi. Dalam aspek sarana transportasi, masalah yang ada adalah belum seluruh wilayah Kecamatan Ngaliyan terlayani angkutan umum. Kondisi ini jika terus dibiarkan akan semakin menimbulkan kesenjangan perkembangan wilayah di Kecamatan Ngaliyan. Rencana ke depan seperti tertuang dalam RDTRK Semarang di Kecamatan Ngaliyan akan dikembangkan fasilitas transportasi berupa terminal Tipe A yang berada di Kelurahan Wonosari yang akan melayani lalu lintas dari arah barat.

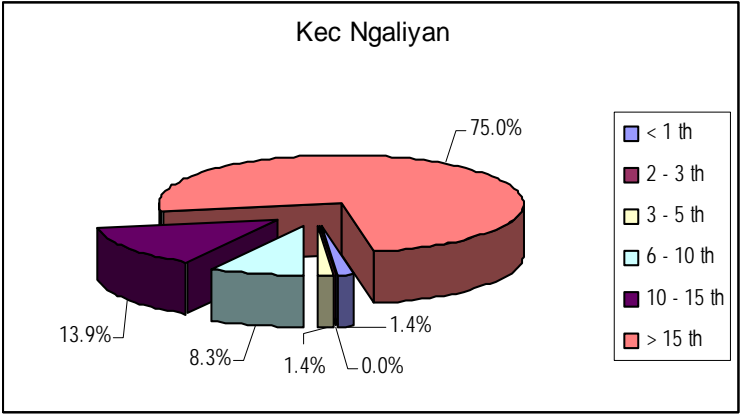
4.2.2 Lama Tinggal Penduduk

Berdasarkan hasil survai terhadap penduduk di kecamatan Ngaliyan, jika ditotal dari penduduk golongan I, II dan III didapatkan sebesar 75 % penduduknya sudah tinggal di kawasan tersebut lebih dari 15 tahun, sedangkan yang sudah menempati daerah tersebut antara 10 – 15 tahun mencapai 13,9 %. Dari hasil survai tersebut juga didapatkan data bahwa hanya sedikit penduduk Ngaliyan yang tinggal didaerah tersebut kurang dari 5 tahun.

Tabel 4.3 Lama Tinggal

Lama Tinggal	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 1 th	1	1.4%	0	0.0%	1	3.7%	2	1.4%
2 - 3 th	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
3 - 5 th	1	1.4%	1	2.3%	0	0.0%	2	1.4%
6 - 10 th	6	8.1%	3	7.0%	3	11.1%	12	8.3%
10 - 15 th	11	14.9%	6	14.0%	3	11.1%	20	13.9%
> 15 th	55	74.3%	33	76.7%	20	74.1%	108	75.0%
JUMLAH	74	100%	43	100%	27	100%	144	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.1 Lama Tinggal Penduduk Kec. Ngaliyan

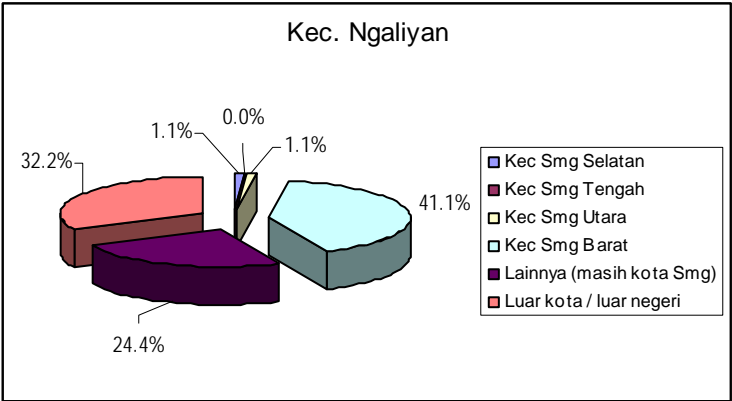
4.2.3 Daerah Asal Responden

Sebagian besar penduduk wilayah Kecamatan Ngaliyan, baik dari golongan I, II maupun III berasal dari wilayah Kecamatan Semarang Barat dengan perincian sebagai berikut : golongan I (42,2 %), golongan II (39,3%) dan golongan III (41,2 %). Wilayah kecamatan Semarang Barat merupakan wilayah yang paling dekat dengan Ngaliyan, jadi penduduk Semarang Barat yang pindah ke Ngaliyan melalukan perpindahan tempat tinggal yang tidak jauh dari tempat asalnya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut ini.

Tabel 4.4 Daerah Asal Responden

Daerah Asal Penduduk	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Kec Semarang Selatan	1	2.2%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.1%
Kec Semarang Tengah	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Kec Semarang Utara	0	0.0%	1	3.6%	0	0.0%	1	1.1%
Kec Semarang Barat	19	42.2%	11	39.3%	7	41.2%	37	41.1%
Lainnya (masih kota Smg)	9	20.0%	8	28.6%	5	29.4%	22	24.4%
Luar kota / luar negeri	16	35.6%	8	28.6%	5	29.4%	29	32.2%
JUMLAH	45	100%	28	100%	17	100%	90	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.2 Daerah Asal Responden Penduduk Kec. Ngaliyan

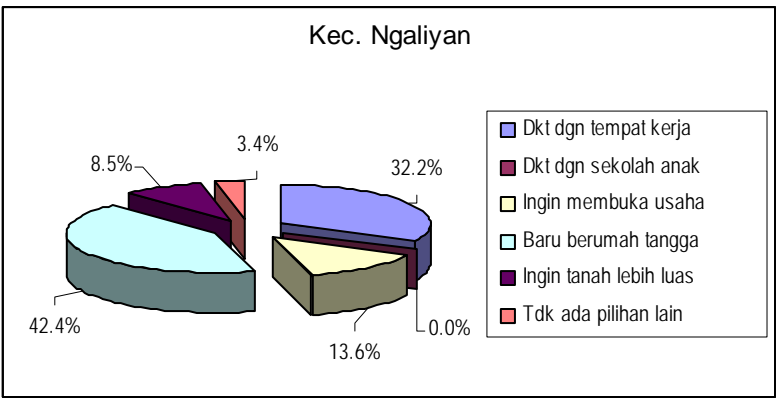
4.2.4 Alasan Kepindahan

Bagi penduduk golongan I, sebanyak 50 % mengemukakan alasan kepindahan ke wilayah Ngaliyan adalah baru berumah tangga, sedangkan bagi penduduk golongan II sebesar 40% menjawab alasan kepindahan ke wilayah Ngaliyan adalah supaya dekat dengan tempat bekerja. Dan bagi penduduk golongan III, sebesar 44,4 % mengungkapkan alasan pindah karena baru berumah tangga. Jika dilihat secara keseluruhan penduduk maka sebesar 42,4% alasan pindah penduduk Ngaliyan adalah baru berumah tangga.

Tabel 4.5 Alasan Kepindahan

Alasan Kepindahan	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Dekat dengan tempat kerja	9	30.0%	8	40.0%	2	22.2%	19	32.2%
Dekat dengan sekolah anak	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Ingin membuka usaha	5	16.7%	3	15.0%	0	0.0%	8	13.6%
Baru berumah tangga	15	50.0%	6	30.0%	4	44.4%	25	42.4%
Ingin memperoleh tanah lebih luas	0	0.0%	2	10.0%	3	33.3%	5	8.5%
Tdk ada pilihan utk hidup dikota	1	3.3%	1	5.0%	0	0.0%	2	3.4%
JUMLAH	30	100%	20	100%	9	100%	59	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.3 Alasan Kepindahan Penduduk Kec. Ngaliyan

4.2.5 Status Rumah yang ditempati

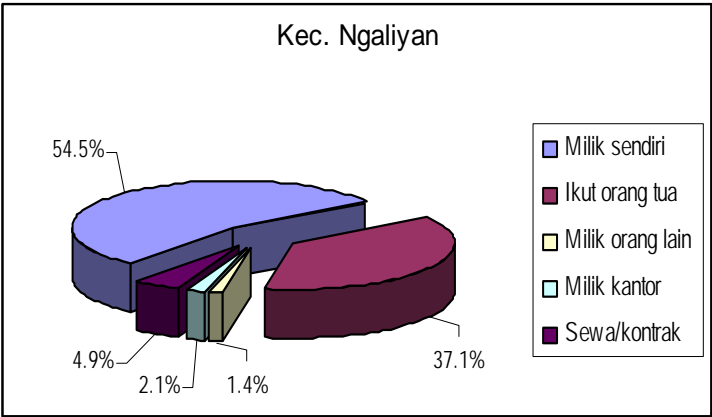
Jika dilihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan maka sebesar 54,5 % penduduk Ngaliyan menjawab status rumah yang ditempati sekarang adalah milik sendiri. Dan jika dilihat lebih jauh lagi

maka penduduk Ngaliyan yang status rumahnya milik sendiri ternyata yang terbesar adalah pada golongan I yaitu sebanyak 56,8 %.

Tabel 4.6 Status Rumah yang ditempati

Status Rumah	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Milik sendiri	42	56.8%	24	55.8%	12	46.2%	78	54.5%
Masih ikut orang tua	25	33.8%	16	37.2%	12	46.2%	53	37.1%
Milik orang lain (ijin tinggal)	2	2.7%	0	0.0%	0	0.0%	2	1.4%
Milik kantor (rumah dinas)	0	0.0%	3	7.0%	0	0.0%	3	2.1%
Sewa/kontrak	5	6.8%	0	0.0%	2	7.7%	7	4.9%
JUMLAH	74	100%	43	100%	26	100%	143	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.4 Status Rumah yang Ditempati Penduduk Kec. Ngaliyan

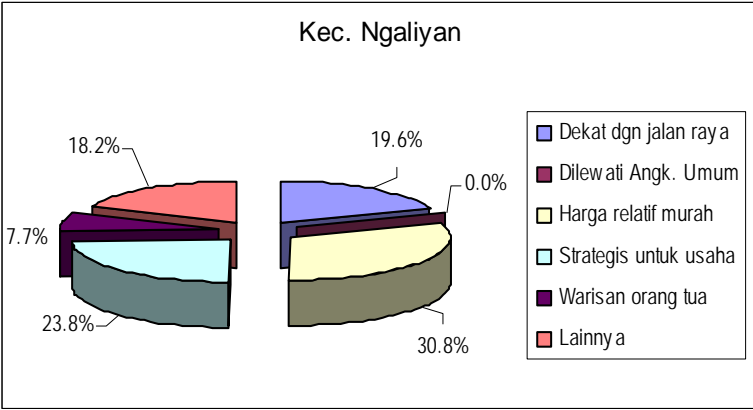
4.2.6 Alasan Memilih Tempat Tinggal

Bagi penduduk golongan I, sebesar 39,2 % memilih tinggal di wilayah Kecamatan Ngaliyan karena harga rumahnya relatif murah, sedangkan bagi penduduk golongan II, sebesar 30,2 % memilih tinggal di Ngaliyan karena memiliki tempat yang strategis untuk usaha, dan bagi penduduk golongan III, sebesar 34,6 % memilih tinggal di Ngaliyan karena lokasinya strategis untuk usaha.

Tabel 4.7 Alasan Memilih Tempat Tinggal

Alasan Memilih Tempat Tinggal	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Lokasi dekat dengan jalan raya	14	18.9%	8	18.6%	6	23.1%	28	19.6%
Dilewati rute Angkutan Umum	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Harga relatif murah	29	39.2%	8	18.6%	7	26.9%	44	30.8%
Strategis untuk membuka usaha	12	16.2%	13	30.2%	9	34.6%	34	23.8%
Warisan/peninggalan orang tua	6	8.1%	4	9.3%	1	3.8%	11	7.7%
Lainnya	13	17.6%	10	23.3%	3	11.5%	26	18.2%
JUMLAH	74	100%	43	100%	26	100%	143	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.5 Alasan Memilih Tempat Tinggal Penduduk Kec. Ngaliyan

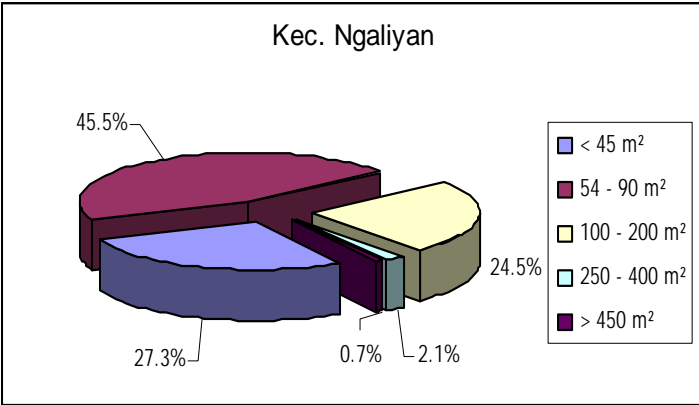
4.2.7 Luas Bangunan yang ditempati

Luas bangunan yang ditempati sangat tergantung dari kemampuan ekonomi masing – masing keluarga. Bagi keluarga golongan menengah keatas mereka dapat menyewa atau membeli rumah dengan ukuran yang relatif lebih luas. Berdasarkan hasil survai didapatkan penduduk Ngaliyan golongan I sebesar 52,7 % menempati rumah dengan luas bangunan kurang dari 45 m², sedangkan penduduk golongan II sebesar 69,8 % menempati rumah dengan luas bangunan antara 54 – 90 m². Dan bagi penduduk golongan III sebesar 73,1 % menempati rumah dengan luas bangunan antara 100 – 200 m².

Tabel 4.8 Luas Bangunan

Luas Bangunan Tempat Tinggal	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 45 m²	39	52.7%	0	0.0%	0	0.0%	39	27.3%
54 - 90 m²	32	43.2%	30	69.8%	3	11.5%	65	45.5%
100 - 200 m²	3	4.1%	13	30.2%	19	73.1%	35	24.5%
250 - 400 m²	0	0.0%	0	0.0%	3	11.5%	3	2.1%
> 450 m²	0	0.0%	0	0.0%	1	3.8%	1	0.7%
JUMLAH	74	100%	43	100%	26	100%	143	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.6 Luas Bangunan Penduduk Kec. Ngaliyan

4.2.8 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun

Penelitian ini lebih difokuskan pada penduduk yang berusia lebih dari 7 tahun, dengan asumsi bahwa penduduk yang berusia lebih dari 7 tahun sudah dapat melakukan perjalanan transportasi untuk kepentingannya sendiri. Keluarga – keluarga di Ngaliyan dari golongan I, II, dan III sebagian besar memiliki jumlah anggota berusia ≥ 7 tahun sebanyak 4 orang dan jika rata-rata jumlah anggota keluarga di Kecamatan Ngaliyan sebesar 4,44 orang.

Tabel 4.9 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun

Anggota Keluarga (usia ≥ 7 tahun)	Ngaliyan						Σ	Jumlah Orang
	I	%	II	%	III	%		
1	1	1.4%	0	0.0%	0	0.0%	1	1
2	5	6.8%	4	9.5%	0	0.0%	9	18
3	15	20.5%	7	16.7%	2	8.0%	24	72
4	20	27.4%	14	33.3%	13	52.0%	47	188
5	15	20.5%	9	21.4%	3	12.0%	27	135
6	8	11.0%	4	9.5%	5	20.0%	17	102
7	9	12.3%	4	9.5%	2	8.0%	15	105
>7	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0
JUMLAH	73	100%	42	100%	25	100%	140	621
RATA - RATA								4.44

Sumber : Hasil Analisa 2005

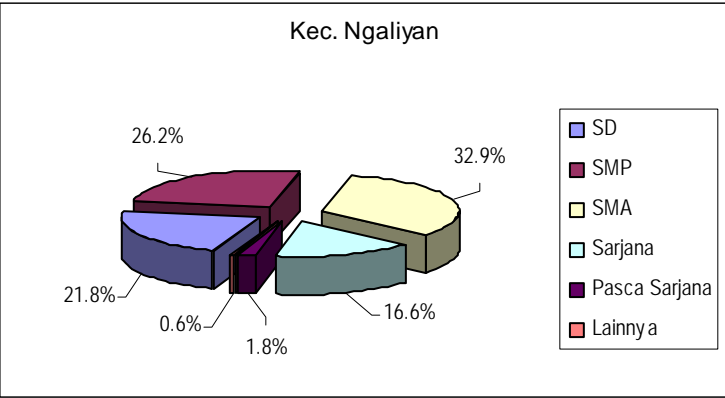
4.2.9 Tingkat Pendidikan

Dilihat dari tingkat pendidikan penduduk, diketahui bahwa bagi penduduk golongan I prosentase terbesar tingkat pendidikan adalah SMP (34,4%), sedangkan bagi penduduk golongan II ssebagian besar tingkat pendidikan adalah SMA (37,1 %) dan bagi penduduk golongan III sebagian besar tingkat pendidikannya adalah sampai tingkat sarjana (41,5 %). Jika dilihat secara keseluruhan tingkat pendidikan penduduk Ngaliyan sebagian besar adalah sampai tingkat SMA (32,9 %).

Tabel 4.10 Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
SD	50	30.7%	15	15.5%	6	9.2%	71	21.8%
SMP	56	34.4%	19	19.6%	10	15.4%	85	26.2%
SMA	54	33.1%	36	37.1%	17	26.2%	107	32.9%
Sarjana	2	1.2%	25	25.8%	27	41.5%	54	16.6%
Pasca Sarjana	0	0.0%	1	1.0%	5	7.7%	6	1.8%
Lainnya	1	0.6%	1	1.0%	0	0.0%	2	0.6%
JUMLAH	163	100%	97	100%	65	100%	325	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.7 Tingkat Pendidikan Penduduk Kec. Ngaliyan

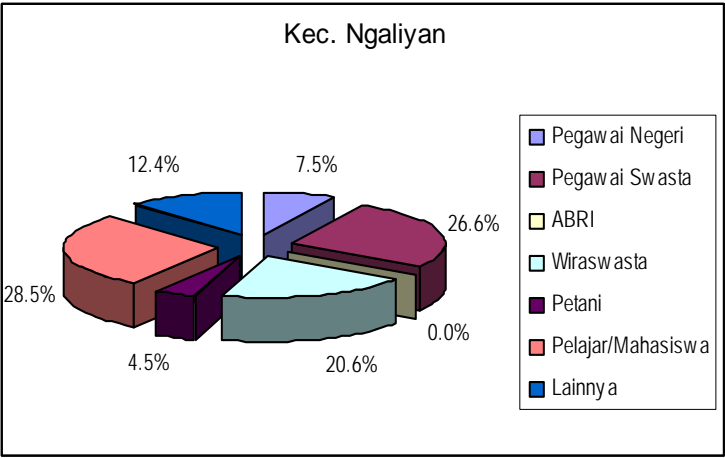
4.2.10Jenis Pekerjaan

Jenis pekerjaan penduduk Kecamatan Ngaliyan golongan I sebagian besar adalah wiraswasta yaitu sebesar 23,6 %, sedangkan bagi golongan II dan III, penduduknya sebagian besar bekerja sebagai pegawai swasta yang masing – masing sebesar 34,1 % dan 27,6 %. Penduduk Kecamatan Ngaliyan yang berstatus sebagai pelajar / mahasiswa jumlahnya cukup besar dan jika dilihat secara keseluruhan jumlahnya mencapai 28,5 %, sedangkan penduduk yang bekerja sebagai petani jumlahnya relatif kecil, yaitu hanya 4,5 %. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.11 berikut ini.

Tabel 4.11 Jenis Pekerjaan

Jenis Pekerjaan	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Pegawai Negeri	1	0.8%	6	7.3%	13	22.4%	20	7.5%
Pegawai Swasta	27	21.3%	28	34.1%	16	27.6%	71	26.6%
ABRI	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Wiraswasta	30	23.6%	13	15.9%	12	20.7%	55	20.6%
Petani	7	5.5%	2	2.4%	3	5.2%	12	4.5%
Pelajar / Mahasiswa	35	27.6%	27	32.9%	14	24.1%	76	28.5%
Lainnya	27	21.3%	6	7.3%	0	0.0%	33	12.4%
JUMLAH	127	100%	82	100%	58	100%	267	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.8 Jenis Pekerjaan Penduduk Kec. Ngaliyan

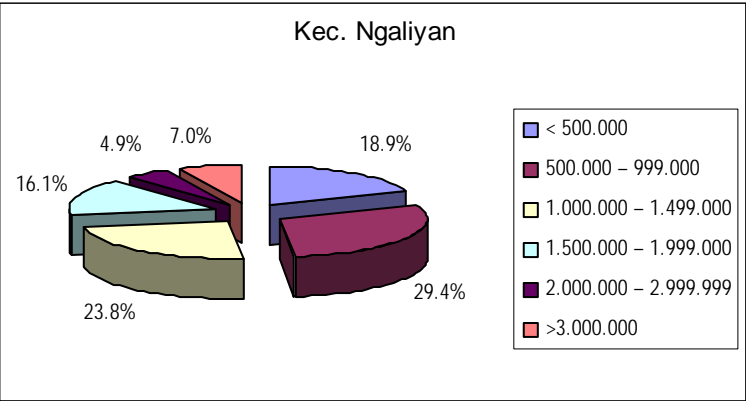
4.2.11 Jumlah Pendapatan Per Bulan

Jumlah pendapatan keluarga akan menentukan kemampuan seseorang untuk membayar biaya transportasi yang dilakukannya. Penduduk Ngaliyan golongan I sebesar 40,5 % berpenghasilan berkisar antara Rp. 500.000,- s/d Rp. 999.000,- / keluarga/ bulan dan sebesar 36,5 % berpenghasilan kurang dari Rp. 500.000,- / bulan. Untuk golongan II sebesar 44,2 % berpenghasilan antara Rp. 1.500.000,- s/d Rp. 1.999.000 dan untuk penduduk golongan III sebesar 38,5 % berpenghasilan lebih dari Rp. 3.000.000,- per bulan

Tabel 4.12 Jumlah Pendapatan Per Bulan

Jumlah Pendapatan	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 500.000	27	36.5%	0	0.0%	0	0.0%	27	18.9%
500.000 – 999.000	30	40.5%	12	27.9%	0	0.0%	42	29.4%
1.000.000 – 1.499.000	17	23.0%	10	23.3%	7	26.9%	34	23.8%
1.500.000 – 1.999.000	0	0.0%	19	44.2%	4	15.4%	23	16.1%
2.000.000 – 2.999.999	0	0.0%	2	4.7%	5	19.2%	7	4.9%
>3.000.000	0	0.0%	0	0.0%	10	38.5%	10	7.0%
JUMLAH	74	100%	43	100%	26	100%	143	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.9 Jumlah Pendapatan Penduduk Kec. Ngaliyan

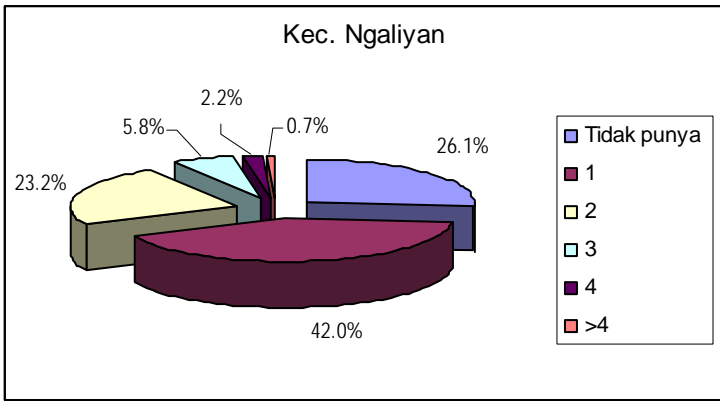
4.2.12Jumlah Kepemilikan Kendaraan Roda Dua

Pemilikan kendaraan pribadi ini sangat menunjang kemudahan dalam melakukan perjalanan karena pemilik kendaraan pribadi tersebut dapat melakukan perjalanan kapan saja tanpa terikat waktu atau jadwal tertentu. Dari hasil survai sebanyak 48,6 % penduduk Ngaliyan golongan I tidak memiliki kendaraan roda dua. Untuk golongan II, sebesar 41,9% memiliki 1 buah sepeda motor dan 37,2% memiliki 2 buah sepeda motor. Dan untuk golongan III, sebanyak 44 % memiliki 1 buah sepeda motor dan 40 % memiliki 2 buah sepeda motor.

Tabel 4.13 Jumlah Kepemilikan Kendaraan Roda Dua

Jumlah Kendaraan Roda Dua	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	34	48.6%	2	4.7%	0	0.0%	36	26.1%
1	29	41.4%	18	41.9%	11	44.0%	58	42.0%
2	6	8.6%	16	37.2%	10	40.0%	32	23.2%
3	1	1.4%	6	14.0%	1	4.0%	8	5.8%
4	0	0.0%	1	2.3%	2	8.0%	3	2.2%
>4	0	0.0%	0	0.0%	1	4.0%	1	0.7%
JUMLAH	70	100%	43	100%	25	100%	138	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.10 Jumlah Kepemilikan Kendaraan Roda Dua Penduduk Kec. Ngaliyan

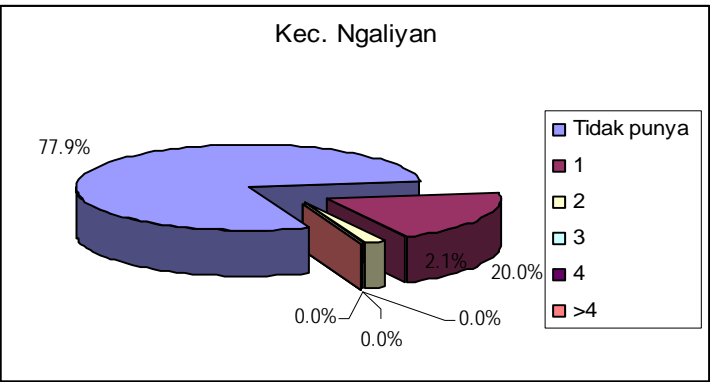
4.2.13Jumlah Kepemilikan Kendaraan Roda Empat

Tingkat kepemilikan mobil di Kecamatan Ngaliyan masih rendah. Hal ini dapat dilihat dari hasil survai seperti pada tabel 4.14 dimana penduduk yang belum mempunyai mobil dari golongan I dan II masing – masing sebesar 98,7 % dan 93 %. Jika dilihat secara keseluruhan maka sebesar 80,7 % penduduk kecamatan Ngaliyan belum memiliki mobil dan sebesar 18,6 % memiliki 1 buah mobil dan hanya 0,7 % yang memiliki 2 buah mobil.

Tabel 4.14 Jumlah Kepemilikan Mobil

Jumlah Mobil	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	74	98.7%	40	93.0%	3	11.1%	117	80.7%
1	1	1.3%	3	7.0%	23	85.2%	27	18.6%
2	0	0.0%	0	0.0%	1	3.7%	1	0.7%
3	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
>4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
JUMLAH	75	100%	43	100%	27	100%	145	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.11 Jumlah Kepemilikan Mobil Penduduk Kec. Ngaliyan

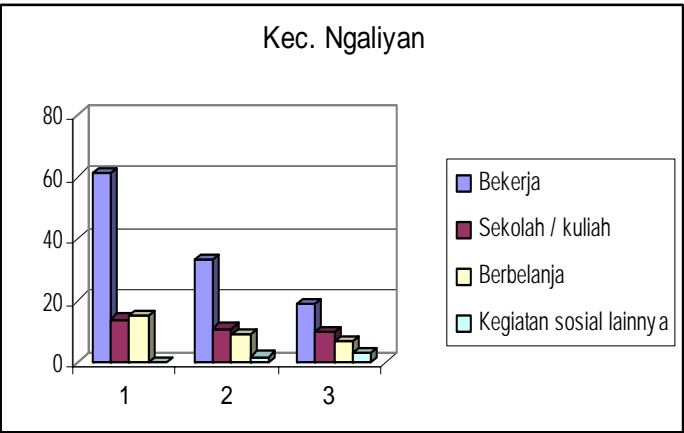
4.2.14 Tujuan Perjalanan Sehari – hari yang Utama

Berdasarkan hasil survai, tujuan perjalanan sehari – hari penduduk Kecamatan Ngaliyan baik dari golongan I, II dan III sebagian besar adalah menuju tempat kerja. Prosentase tujuan perjalanan ke tempat kerja adalah sebagai berikut, golongan I (67,8 %), golongan II (60 %) dan golongan III (48,7 %). Sedangkan jika dilihat secara keseluruhan maka prosentase tujuan perjalanan ke tempat kerja adalah sebesar 61,4 %

Tabel 4.15 Tujuan Perjalanan

Tujuan Perjalanan	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bekerja	61	67.8%	33	60.0%	19	48.7%	113	61.4%
Kesekolah / kuliah	14	15.6%	11	20.0%	10	25.6%	35	19.0%
Berbelanja	15	16.7%	9	16.4%	7	17.9%	31	16.8%
Kegiatan sosial lainnya	0	0.0%	2	3.6%	3	7.7%	5	2.7%
JUMLAH	90	100%	55	100%	39	100%	184	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.12 Tujuan Perjalanan yang Utama Penduduk Kec. Ngaliyan

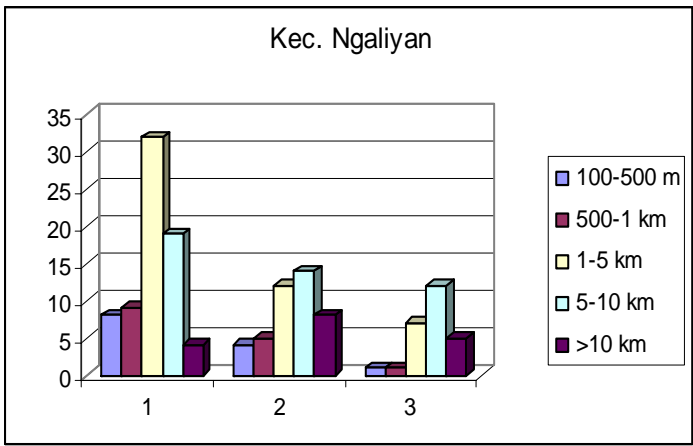
4.2.15 Jarak dari rumah ke tempat Bekerja/Sekolah/Kuliah

Bagi penduduk golongan I sebagian besar (44,4 %) menempuh jarak perjalanan dari rumah ke tempat kerja / sekolah sejauh 1 – 5 km, sedangkan penduduk golongan II sebanyak 32,6 % menempuh jarak sejauh 5 – 10 km dan bagi golongan III sebanyak 46,2 % menempuh jarak sejauh 5 – 10 km. Jika dilihat secara keseluruhan sebagian besar penduduk Ngaliyan menempuh jarak sejauh 1 – 5 km yaitu sebanyak 36,2 % dan hanya sedikit penduduk yang menempuh jarak perjalanan antara 100 – 500 m yaitu sebesar 9,2 %.

Tabel 4.16 Jarak dari Rumah ke tempat Kerja / Sekolah

Jarak dari rumah ke tmp kerja/sekolah	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
100-500 m	8	11.1%	4	9.3%	1	3.8%	13	9.2%
500-1 km	9	12.5%	5	11.6%	1	3.8%	15	10.6%
1-5 km	32	44.4%	12	27.9%	7	26.9%	51	36.2%
5-10 km	19	26.4%	14	32.6%	12	46.2%	45	31.9%
>10 km	4	5.6%	8	18.6%	5	19.2%	17	12.1%
JUMLAH	72	100%	43	100%	26	100%	141	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.13 Jarak dari Rumah ke Tempat Kerja / Sekolah Penduduk Kec. Ngaliyan

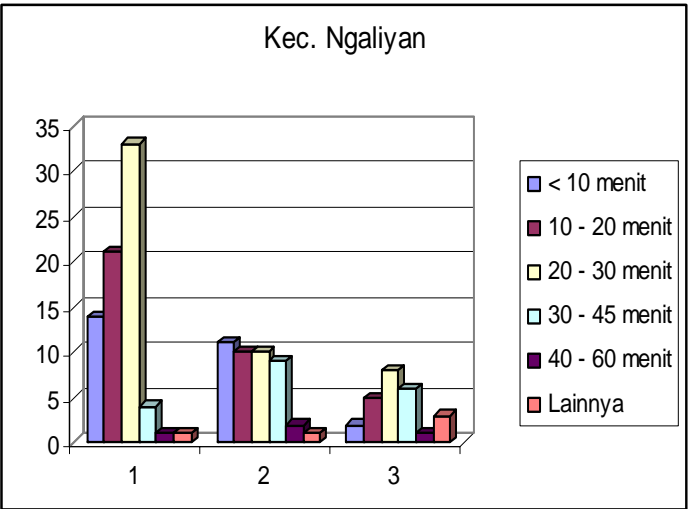
4.2.16Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja / Sekolah

Lama waktu perjalanan sangat tergantung dari jarak yang ditempuh dan moda yang digunakan. Berdasarkan hasil survai sebagian besar penduduk Ngaliyan golongan I menghabiskan waktu 20 – 30 menit untuk menuju ke tempat kerja / sekolah yaitu sebesar 44,6%, sedangkan penduduk golongan II sebesar 25,6 % nya menggunakan waktu kurang dari 10 menit, dan bagi penduduk golongan III sebagian besar (32 %) menghabiskan waktu 20 – 30 menit untuk menuju ke tempat kerja / sekolah.

Tabel 4.17 Lama Waktu Perjalanan ke tempat Kerja / Sekolah

Lama waktu dari rmh ke lokasi kerja/sekolah	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 10 menit	14	18.9%	11	25.6%	2	8.0%	27	19.0%
10 - 20 menit	21	28.4%	10	23.3%	5	20.0%	36	25.4%
20 - 30 menit	33	44.6%	10	23.3%	8	32.0%	51	35.9%
30 - 45 menit	4	5.4%	9	20.9%	6	24.0%	19	13.4%
40 - 60 menit	1	1.4%	2	4.7%	1	4.0%	4	2.8%
Lainnya	1	1.4%	1	2.3%	3	12.0%	5	3.5%
JUMLAH	74	100%	43	100%	25	100%	142	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.14 Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja / Sekolah Penduduk Kec. Ngaliyan

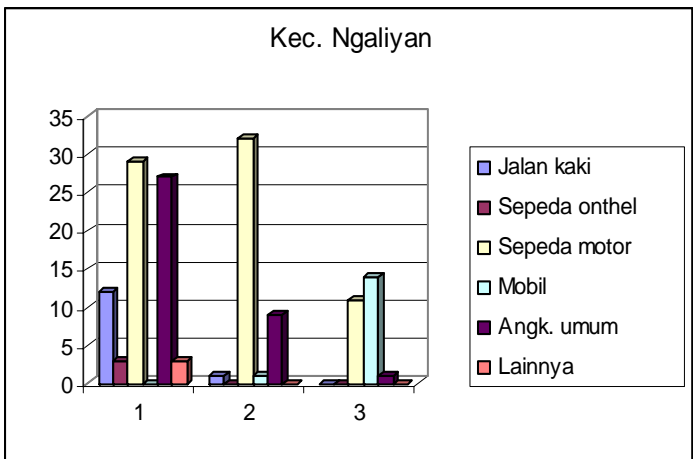
4.2.17Moda yang Digunakan

Moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan sangat tergantung dari jenis moda yang dimilikinya. Bagi penduduk golongan I sebanyak 39,2 % menggunakan kendaraan roda dua dan 36,5 % menggunakan angkutan umum. Sedangkan golongan II penduduk yang menggunakan kendaraan roda dua prosentasenya sangat tinggi yaitu sebesar 74,4 %. Dan bagi penduduk golongan III sebagian besar (53,8 %) menggunakan mobil, tetapi penggunaan kendaraan roda dua juga cukup besar yaitu sebesar 42,3 %. Dan jika dilihat secara keseluruhan maka moda yang paling banyak digunakan adalah kendaraan roda dua yaitu sebanyak 50,3 %.

Tabel 4.18 Moda yang Digunakan

Moda yang Digunakan	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Berjalan kaki	12	16.2%	1	2.3%	0	0.0%	13	9.1%
Naik sepeda	3	4.1%	0	0.0%	0	0.0%	3	2.1%
Kendaraan roda 2	29	39.2%	32	74.4%	11	42.3%	72	50.3%
Kendaraan roda 4	0	0.0%	1	2.3%	14	53.8%	15	10.5%
Angkutan umum	27	36.5%	9	20.9%	1	3.8%	37	25.9%
Lainnya	3	4.1%	0	0.0%	0	0.0%	3	2.1%
JUMLAH	74	100%	43	100%	26	100%	143	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.15 Moda yang Digunakan Penduduk Kec. Ngaliyan

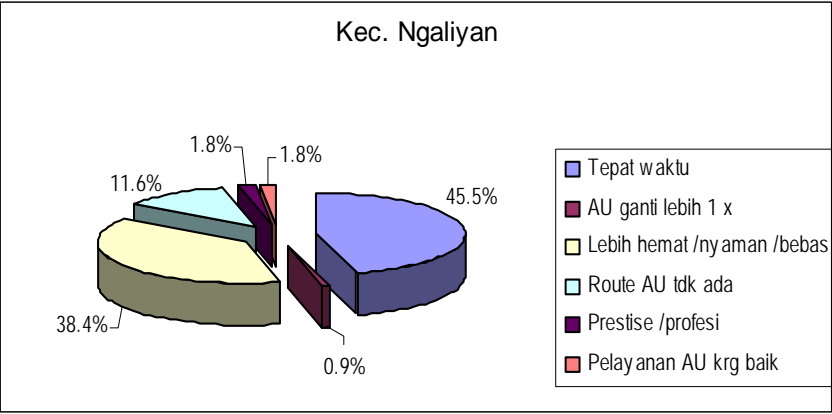
4.2.18 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi

Sebagian besar penduduk Ngaliyan memilih menggunakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor untuk melakukan perjalanan ke tempat aktifitasnya sehari – hari. Alasan menggunakan kendaraan pribadi bagi penduduk golongan I, sebesar 44,2% karena menggunakan kendaraan pribadi lebih hemat, nyaman, aman dan lebih bebas dan sebesar 40,4 % menjawab menggunakan kendaraan pribadi karena bisa tepat waktu. Bagi golongan II, sebesar 47,1 % menggunakan kendaraan pribadi karena bisa tepat waktu dan bagi golongan III sebesar 53,8 % menggunakan kendaraan pribadi karena bisa tepat waktu.

Tabel 4.19 Alasan Penggunaan Kendaraan Pribadi

Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bisa tepat waktu	21	40.4%	16	47.1%	14	53.8%	51	45.5%
Angkutan umum ganti lebih dari 1 x	1	1.9%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.9%
Lebih hemat /nyaman /aman /bebas	23	44.2%	16	47.1%	4	15.4%	43	38.4%
Route angk. tdk ada yg ke tempat tujuan	7	13.5%	2	5.9%	4	15.4%	13	11.6%
Prestise/profesi	0	0.0%	0	0.0%	2	7.7%	2	1.8%
Pelayanan angkutan umum kurang baik	0	0.0%	0	0.0%	2	7.7%	2	1.8%
JUMLAH	52	100%	34	100%	26	100%	112	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.16 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi Penduduk Kec. Ngaliyan

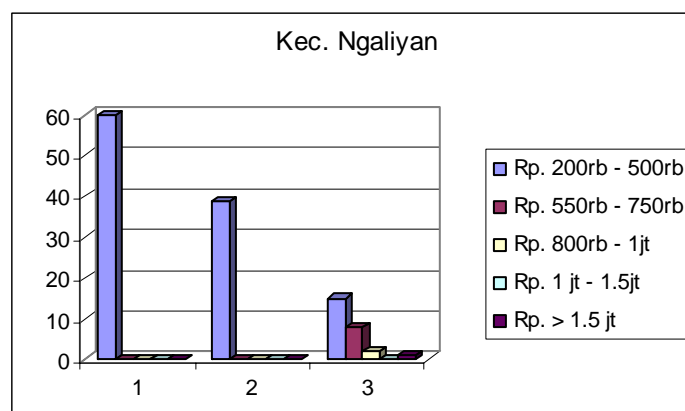
4.2.19Biaya Transportasi

Biaya transportasi yang dikeluarkan tergantung dari moda yang digunakan. Dari hasil survai sebagian besar penduduk Kecamatan Ngaliyan mengeluarkan biaya transportasi antara Rp 200.000 – Rp 500.000,- bahkan penduduk golongan I dan II jumlahnya mencapai 100%, sedangkan penduduk yang mengeluarkan biaya transportasi lebih dari Rp 1.500.000 perbulan hanya terdapat pada penduduk golongan III.

Tabel 4.20 Biaya Transportasi

Biaya Transport	Ngaliyan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Rp. 200rb - 500rb	60	100%	39	100%	15	57.7%	114	91.2%
Rp. 550rb - 750rb	0	0.0%	0	0%	8	30.8%	8	6.4%
Rp. 800rb - 1jt	0	0.0%	0	0%	2	7.7%	2	1.6%
Rp. 1 jt - 1.5jt	0	0.0%	0	0%	0	0.0%	0	0.0%
Rp. > 1.5 jt	0	0.0%	0	0%	1	3.8%	1	0.8%
JUMLAH	60	100%	39	100%	26	100%	125	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.17 Biaya Transportasi Penduduk Kec. Ngaliyan

4.3 Kecamatan Mijen

4.3.1 Gambaran Umum Kecamatan Mijen

Kecamatan Mijen dalam Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Semarang termasuk dalam BWK IX dan mempunyai luas wilayah 6213,266 Ha yang terdiri atas 14 kelurahan. Kecamatan Mijen memiliki jumlah penduduk yang cenderung terus bertambah. Secara umum laju pertumbuhan penduduk rata – rata selama 5 tahun (1994 – 1998) adalah sebesar 2,35%. Hasil analisa dari tim RDTRK Semarang terhadap faktor – faktor yang berpengaruh terhadap pertumbuhan penduduk, tampak bahwa pertumbuhan penduduk di Kecamatan Mijen masih dipengaruhi oleh pertumbuhan alami dan oleh migrasi yang disebabkan oleh adanya limpahan penduduk (*split over*) dari Kota Semarang. Terjadinya limpahan penduduk ini diakibatkan oleh adanya ketersediaan lahan kosong dengan tingkat harga yang relatif murah bila dibandingkan dengan daerah lain di Kota Semarang. Adapun batas – batas administratif kecamatan Mijen adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Kecamatan Ngaliyan
- Sebelah Selatan : Kabupaten Semarang
- Sebelah Barat : Kabupaten Kendal
- Sebelah Timur : Kecamatan Gunungpati

Kecamatan Mijen merupakan wilayah yang terletak di pinggiran kota yang akan dipercepat pertumbuhannya bersama – sama dengan wilayah lainnya dengan pembangunan jalan arteri primer yang merupakan jalan lingkar luar kota Semarang. Selain itu kondisi fisik Kecamatan Mijen memiliki potensi lokal yang baik berupa sumber daya pertanian, perkebunan, peternakan maupun perikanan. Potensi ini sangat strategis bagi Kecamatan Mijen khususnya dalam mendukung kebutuhan sektor primer bagi penduduk kota Semarang.

Tabel 4.21 Jumlah Penduduk Kecamatan Mijen

No.	Kelurahan	Jumlah Penduduk	
		2005	2010
1	Kedungpane	5358	7798
2	Jatibarang	3359	4888
3	Pesantren	1635	2380
4	Mijen	4193	4707
5	Wonolopo	5707	6407
6	Ngadirgo	4264	4787
7	Wonoplumbon	2826	3147
8	Bubakan	1857	2007
9	Cangkiran	2756	2979
10	Tambangan	3020	3265
11	Jatisari	8528	22843
12	Polaman	1536	1643
13	Karangmalang	2082	2227
14	Purwosari	3912	4185
	JUMLAH	51033	73263

Sumber : RDTRK Semarang Tahun 2000 – 2010

Dilihat dari letaknya dalam konstelasi wilayah, letak Kecamatan Mijen cukup strategis pada pertemuan jalur regional. Selain itu Kecamatan Mijen juga menjadi alternatif jalur transportasi Kota Semarang bagian selatan yang menghubungkan Mijen – Gunungpati – Ungaran. Dengan demikian kecamatan Mijen potensial menjadi wilayah tangkapan bagi hasil – hasil pembangunan dari wilayah sekitarnya. Dilihat dari topografinya, wilayah Kecamatan Mijen sebagian besar

memiliki wilayah yang relatif datar, yaitu antara 0 – 15 %. Hanya sebagian kecil dari wilayah Mijen memiliki kelerengan yang terjal yaitu antara 15 % - 25 % yang menempati punggung perbukitan yang berbatasan dengan lereng yang miring ke arah lembah. Berdasarkan kriteria kelerengan tanahnya, wilayah Kecamatan Mijen potensial bagi pengembangan permukiman dan sarana perkotaan. Daerah di Kecamatan Mijen yang memiliki potensi ini berada di kelurahan Ngadirgo, Jatibarang, Wonolopo, Tambangan, Cangkiran, Bubakan, Purwosari, Polaman dan Pesantren.

Ciri penggunaan lahan secara umum masih berupa penggunaan lahan untuk pedesaan (*rural*). Sedangkan penggunaan lahan yang bercirikan kekotaan (*urban*) tersebar di wilayah pusat aktivitas dan di sepanjang jalur – jalur jalan. Di Kecamatan Mijen juga terdapat penggunaan lahan untuk perumahan terencana (*real estate*). Rencana perumahan yang akan dibangun adalah perumahan BSB dan perumahan eks PTP. Untuk perumahan BSB akan dijadikan perumahan skala besar dengan kelengkapan fasilitas dan utilitas penunjang menjadi kota mandiri. Pengembangan permukiman berupa pembukaan daerah untuk perumahan baru juga terdapat di kelurahan Pesantren, Jatisari, Kedungpane dan Mijen. Pengembangan perumahan ini perlu dikendalikan mengingat Kecamatan Mijen cukup penting sebagai daerah tangkapan air. Selain pembukaan lahan untuk perumahan baru, rencana fungsi permukiman juga berupa pengembangan perumahan di daerah – daerah yang secara eksisting sudah berkembang sebagai daerah permukiman.

Dengan akan dikembangkannya wilayah Mijen sebagai wilayah cadangan untuk pemukiman baru, maka akan terjadi pergeseran penggunaan tanah dari pertanian ke tanah yang berorientasi permukiman dengan tipe permukiman kota. Terjadinya pergeseran ini, akan mempunyai dampak sosial dan ekonomi, terutama kehidupan sosial

ekonomi penduduknya. Dampak tersebut akan menjadi besar apabila prosentase penggunaan tanah yang terjadi juga semakin besar.

Jenis transportasi di Kecamatan Mijen adalah transportasi darat khususnya transportasi jalan raya. Sarana/ moda angkutan yang ada terdiri dari kendaraan bermotor dan tidak bermotor. Kendaraan bermotor terdiri dari kendaraan angkutan umum dan angkutan pribadi. Angkutan umum yang melayani berupa minibus dan colt serta truk untuk angkutan barang. Tingkat pelayanan angkutan umum yang ada belum menjangkau seluruh wilayah Kecamatan Mijen terutama untuk desa – desa yang berada didaerah pedalaman. Jalur – jalur jalan yang sudah dilewati angkutan umum adalah Jalan Mijen – Boja, Jalan Kedungpane – Jatibarang, dan Jalan Cangkiran – Gunungpati. Moda yang melewati Jalan Mijen – Boja cukup banyak karena jalan ini merupakan jalan arteri sekunder. Prasarana transportasi di wilayah Kecamatan Mijen berupa satu sub terminal yang terletak di Kelurahan Cangkiran serta satu tempat mangkal (terminal tidak resmi) bagi angkutan pelat hitam yang melayani jalur Cangkiran – Gunungpati. Sedangkan halte, sampai dengan tahun 1999 sama sekali belum ada.

Kebijaksanaan pengembangan dan peningkatan sistem kota dilakukan antara lain melalui penataan menyeluruh terhadap system jaringan pergerakan, yang kerkorelasi dan berorientasi pada perkembangan masa depan. Untuk mengembangkan jaringan pergerakan di wilayah Mijen, maka sebagai dasar perimbangannya adalah :

1. Kebijakan umum Kota Semarang yang tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Semarang, khususnya mengenai rencana jaringan jalan
2. Potensi dan kendala fisik yang ada di Kecamatan Mijen, yaitu :
 - Keadaan jaringan jalan yang ada

Pengembangan jaringan jalan di wilayah Mijen diusahakaan memanfaatkan jaringan jalan yang sudah ada, sehingga proses dan biaya lebih efisien.

- Keadaan topografi

Keadaan ini merupakan kendala utama bagi pengembangan jaringan jalan di Mijen. Pengembangan jalan diusahakaan menghindari topografi yang terjal

3. Kebijakan pengembangan wilayah

Sesuai dengan kondisi fisik tanah (geologi), kebijakan pengembangan wilayah perencanaan Mijen. Berdasarkan hal tersebut, maka pengembangan jaringan jalan, diusahakaan tidak mengganngu fungsi lindung kawasan tersebut.

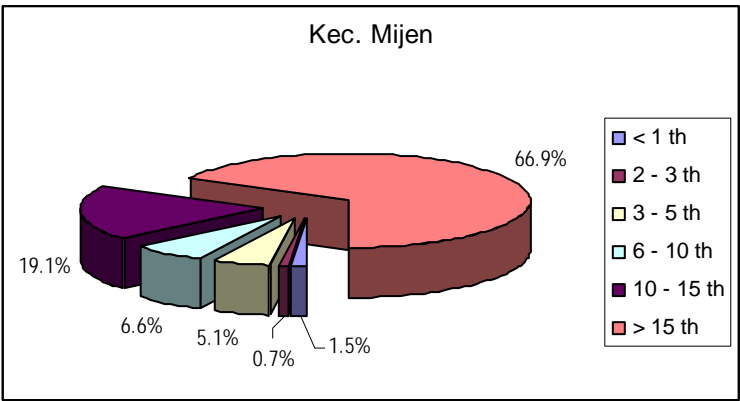
4.3.2 Lama Tinggal

Berdasarkan hasil survai di kecamatan Mijen, penduduk golongan I banyak yang sudah lama menempati daerah tersebut. Jumlah penduduk golongan I yang sudah menempati daerah tersebut lebih dari 15 tahun mencapai 73,2 %, sedangkan golongan II sebesar 67,5 % dan golongan III hanya 48 %. Secara keseluruhan sebagian besar penduduk sudah tinggal di Kecamatan Mijen lebih dari 15 tahun yaitu sebesar 66,9 %.

Tabel 4.22 Lama Tinggal

Lama Tinggal	Mijen						Σ	%
	I	%	II		III			
< 1 th	0	0.0%	2	5.0%	0	0.0%	2	1.5%
2 - 3 th	0	0.0%	1	2.5%	0	0.0%	1	0.7%
3 - 5 th	3	4.2%	1	2.5%	3	12.0%	7	5.1%
6 - 10 th	2	2.8%	6	15.0%	1	4.0%	9	6.6%
10 - 15 th	14	19.7%	3	7.5%	9	36.0%	26	19.1%
> 15 th	52	73.2%	27	67.5%	12	48.0%	91	66.9%
JUMLAH	71	100%	40	100%	25	100%	136	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.18 Lama Tinggal Penduduk Kec. Mijen

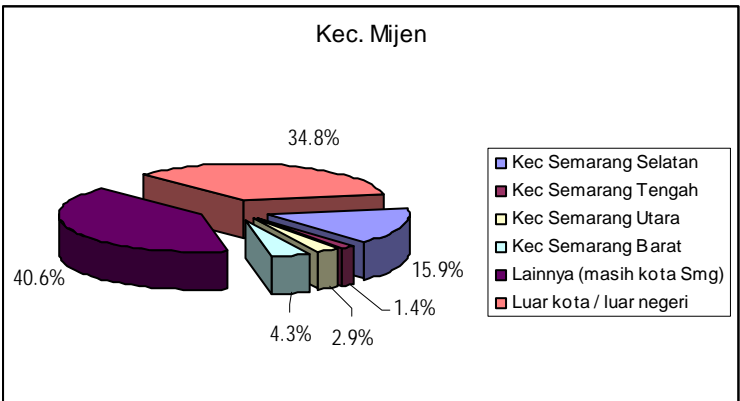
4.3.3 Daerah Asal Responden

Sebesar 45,5 % penduduk Kecamatan Mijen dari golongan I berasal dari kecamatan lain di Kota Semarang, sedangkan untuk golongan II sebesar 43,5 % berasal dari luar kota / luar negeri. Untuk golongan III sebesar 61,5 % berasal dari daerah lain dalam wilayah Kota Semarang. Jika dilihat secara keseluruhan sebesar 40,6 % penduduk Kecamatan Mijen berasal dari daerah lain di Kota Semarang.

Tabel 4.23 Daerah Asal Responden

Daerah Asal Penduduk	Mijen						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Kec Semarang Selatan	6	18.2%	5	21.7%	0	0.0%	11	15.9%
Kec Semarang Tengah	0	0.0%	1	4.3%	0	0.0%	1	1.4%
Kec Semarang Utara	0	0.0%	2	8.7%	0	0.0%	2	2.9%
Kec Semarang Barat	3	9.1%	0	0.0%	0	0.0%	3	4.3%
Lainnya (masih kota Smg)	15	45.5%	5	21.7%	8	61.5%	28	40.6%
Luar kota / luar negeri	9	27.3%	10	43.5%	5	38.5%	24	34.8%
JUMLAH	33	100%	23	100%	13	100%	69	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.19 Daerah Asal Responden Penduduk Kec. Mijen

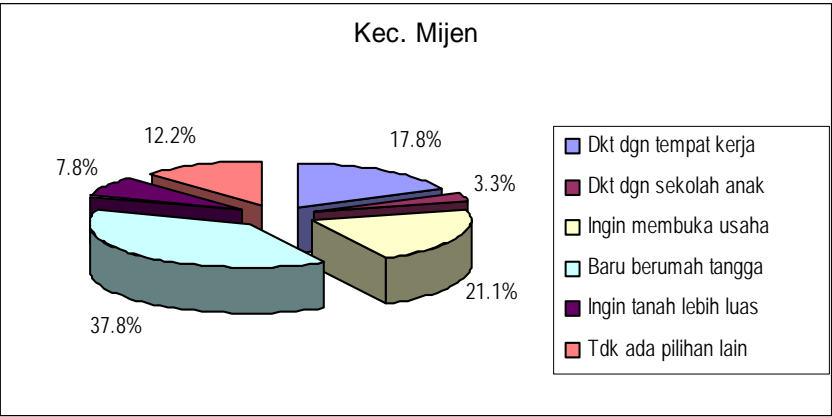
4.3.4 Alasan Kepindahan

Sebagian besar penduduk wilayah Kecamatan Mijen mengemukakan alasan mereka untuk pindah tempat tinggal karena baru berumah tangga dengan prosentase penduduk yang pindah karena alasan baru berumah tangga adalah sebagai berikut : untuk golongan I (40,5%) golongan II (40,5 %) dan golongan III (25 %). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.24 berikut ini.

Tabel 4.24 Alasan Kepindahan

Alasan Kepindahan	Mijen						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Dekat dengan tempat kerja	5	13.5%	7	18.9%	4	25.0%	16	17.8%
Dekat dengan sekolah anak	1	2.7%	1	2.7%	1	6.3%	3	3.3%
Ingin membuka usaha	8	21.6%	8	21.6%	3	18.8%	19	21.1%
Baru berumah tangga	15	40.5%	15	40.5%	4	25.0%	34	37.8%
Ingin memperoleh tanah lebih luas	3	8.1%	1	2.7%	3	18.8%	7	7.8%
Tdk ada pilihan utk hidup dikota	5	13.5%	5	13.5%	1	6.3%	11	12.2%
JUMLAH	37	100%	37	100%	16	100%	90	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.20 Alasan Kepindahan Penduduk Kec. Mijen

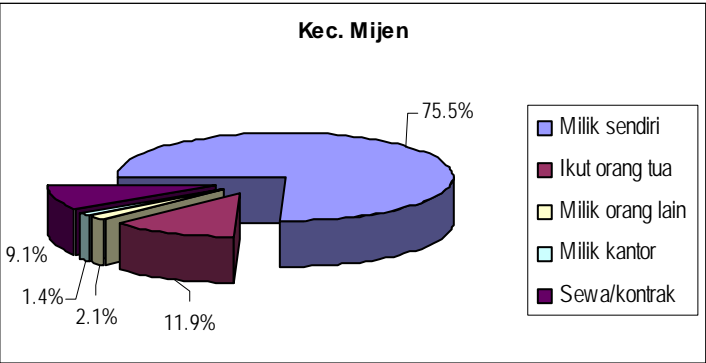
4.3.5 Status Rumah yang ditempati

Berdasarkan hasil survai, status rumah yang dihuni sekarang sebagian besar adalah milik sendiri, dimana penduduk golongan III mempunyai prosentase terbesar kepemilikan rumah sendiri yaitu sebanyak 96,4 %. Jika dilihat secara keseluruhan jumlah penduduk Mijen yang menempati rumah dengan status miliki sendiri jumlahnya mencapai 75,5 %.

Tabel 4.25 Status Rumah yang ditempati Sekarang

Status Rumah	Mijen						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Milik sendiri	51	69.9%	30	71.4%	27	96.4%	108	75.5%
Masih ikut orang tua	11	15.1%	5	11.9%	1	3.6%	17	11.9%
Milik orang lain (ijin tinggal)	2	2.7%	1	2.4%	0	0.0%	3	2.1%
Milik kantor (rumah dinas)	0	0.0%	2	4.8%	0	0.0%	2	1.4%
Sewa/kontrak	9	12.3%	4	9.5%	0	0.0%	13	9.1%
JUMLAH	73	100%	42	100%	28	100%	143	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.21 Status Rumah yang Ditempati Penduduk Kec. Mijen

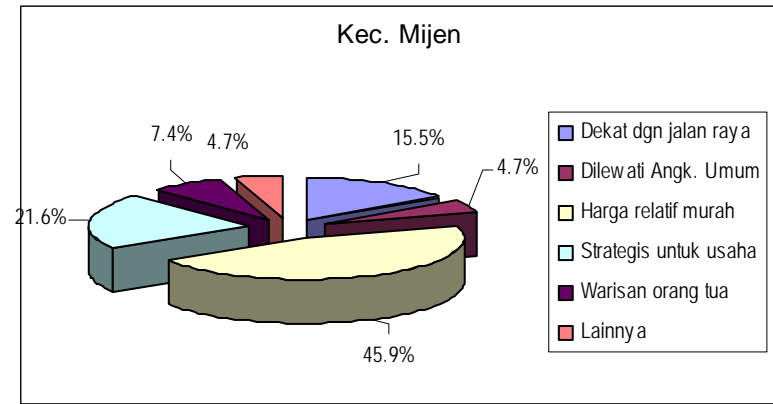
4.3.6 Alasan Memilih Tempat Tinggal

Hasil survai menunjukkan bahwa sebagian besar penduduk pindah ke wilayah Kecamatan Mijen karena harga rumahnya relatif lebih murah dan alasan berikutnya karena tempatnya strategis untuk membuka usaha. Dilihat dari besarnya prosentase penduduk yang pindah ke wilayah Mijen karena harga rumah relatif murah adalah sebagai berikut : untuk golongan I (47,4 %), golongan II (42,9 %) dan golongan III (46,7 %).

Tabel 4.26 Alasan Memilih Tempat Tinggal

Alasan Memilih Tempat Tinggal	Mijen						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Lokasi dekat dengan jalan raya	7	9.2%	6	14.3%	10	33.3%	23	15.5%
Dilewati rute Angkutan Umum	2	2.6%	3	7.1%	2	6.7%	7	4.7%
Harga relatif murah	36	47.4%	18	42.9%	14	46.7%	68	45.9%
Strategis untuk membuka usaha	21	27.6%	7	16.7%	4	13.3%	32	21.6%
Warisan/peninggalan orang tua	7	9.2%	4	9.5%	0	0.0%	11	7.4%
Lainnya	3	3.9%	4	9.5%	0	0.0%	7	4.7%
JUMLAH	76	100%	42	100%	30	100%	148	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.22 Alasan Memilih Tempat Tinggal Penduduk Kec. Mijen

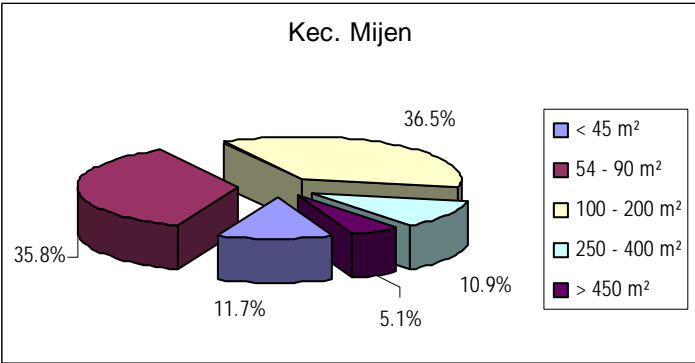
4.3.7 Luas Bangunan yang ditempati

Luas rumah yang dihuni sangat tergantung dengan status ekonomi penduduk yang bersangkutan. Penduduk golongan I sebanyak 52,1% menempati rumah dengan luas antara 54 – 90 m², sedangkan penduduk golongan II sebagian besar menempati rumah dengan luas 100 – 200 m² yaitu sebesar 46,2 %, dan penduduk golongan III sebagian besar menempati rumah dengan 100 – 200 m² yaitu sebesar 40,7 %. Jika dilihat secara keseluruhan maka penduduk Mijen sebagian besar menempati rumah dengan luas bangunan 100 – 200 m² yaitu sebesar 36,5 %.

Tabel 4.27 Luas Bangunan yang Ditempati

Luas Bangunan Tempat Tinggal	Mijen						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 45 m ²	13	18.3%	3	7.7%	0	0.0%	16	11.7%
54 - 90 m ²	37	52.1%	9	23.1%	3	11.1%	49	35.8%
100 - 200 m ²	21	29.6%	18	46.2%	11	40.7%	50	36.5%
250 - 400 m ²	0	0.0%	9	23.1%	6	22.2%	15	10.9%
> 450 m ²	0	0.0%	0	0.0%	7	25.9%	7	5.1%
JUMLAH	71	100%	39	100%	27	100%	137	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.23 Luas Bangunan Penduduk Kec. Mijen

4.3.8 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun

Anggota keluarga yang berusia lebih dari 7 tahun di Kecamatan Mijen sebagian besar berjumlah 4 orang, yaitu golongan I (26,3 %), golongan II (26,3 %) dan golongan III (38,7 %). Dan jika di rata – rata keluarga – keluarga di Kecamatan Mijen mempunyai jumlah anggota keluarga yang berusia ≥ 7 tahun sebanyak 4,46 orang.

Tabel 4.28 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun

Anggota Keluarga (usia ≥ 7 tahun)	Mijen						Σ	Jumlah Orang
	I	%	II	%	III	%		
1	1	1.3%	0	0.0%	2	6.5%	3	3
2	9	11.8%	2	5.3%	1	3.2%	12	24
3	13	17.1%	6	15.8%	4	12.9%	23	69
4	20	26.3%	10	26.3%	12	38.7%	42	168
5	15	19.7%	9	23.7%	3	9.7%	27	135
6	7	9.2%	6	15.8%	9	29.0%	22	132
7	11	14.5%	1	2.6%	0	0.0%	12	84
>7	0	0.0%	4	10.5%	0	0.0%	4	32
JUMLAH	76	100%	38	100%	31	100%	145	647
RATA - RATA								4.46

Sumber : Hasil Analisa 2005

4.3.9 Tingkat Pendidikan Anggota Keluarga

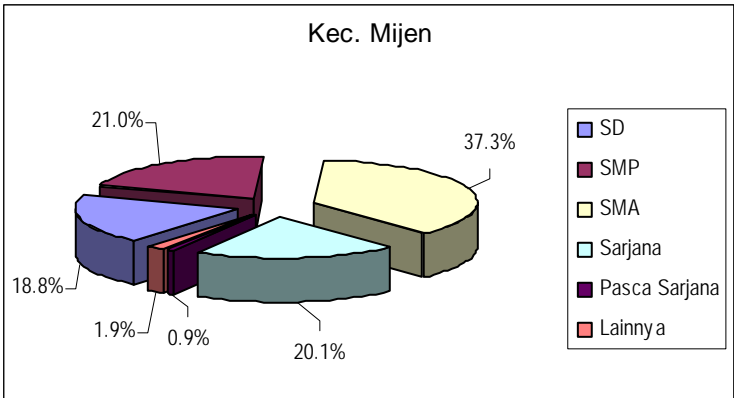
Penduduk Mijen dalam golongan I dan II sebagian besar berpendidikan sampai SMA, yaitu untuk golongan I sebanyak 41,3 % dan

golongan II sebanyak 37,6 %. Sedangkan penduduk dalam golongan III sebagian besar berpendidikan sampai sarjana yaitu sebesar 44,8 %.

Tabel 4.29 Tingkat Pendidikan Keluarga

Tingkat Pendidikan	Mijen						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
SD	35	21.9%	18	17.8%	7	12.1%	60	18.8%
SMP	41	25.6%	20	19.8%	6	10.3%	67	21.0%
SMA	66	41.3%	38	37.6%	15	25.9%	119	37.3%
Sarjana	15	9.4%	23	22.8%	26	44.8%	64	20.1%
Pasca Sarjana	0	0.0%	0	0.0%	3	5.2%	3	0.9%
Lainnya	3	1.9%	2	2.0%	1	1.7%	6	1.9%
JUMLAH	160	100%	101	100%	58	100%	319	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.24 Tingkat Pendidikan Penduduk Kec. Mijen

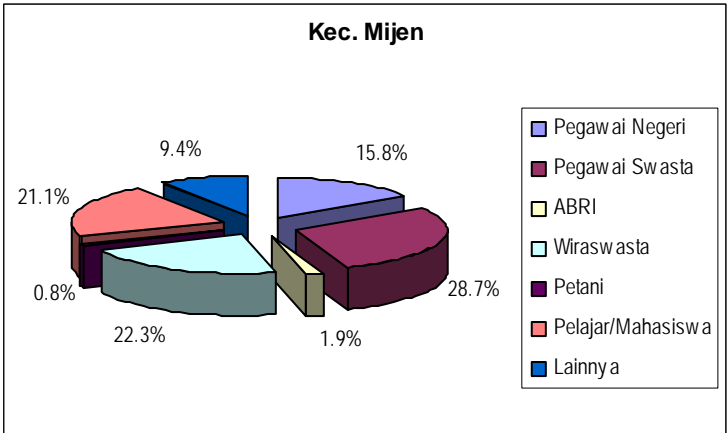
4.3.10Jenis Pekerjaan

Dilihat dari jenis pekerjaannya, maka sebagian besar penduduk Kecamatan Mijen mempunyai pekerjaan sebagai pegawai swasta, terutama untuk penduduk golongan III yaitu sebanyak 31,7 %. Sedangkan penduduk Mijen yang pekerjaannya petani jumlahnya hanya sedikit, bahkan penduduk golongan III tidak ada yang pekerjaannya sebagai petani.

Tabel 4.30 Jenis Pekerjaan Penduduk

Jenis Pekerjaan	Mijen						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Pegawai Negeri	14	11.6%	14	17.3%	14	22.2%	42	15.8%
Pegawai Swasta	35	28.9%	21	25.9%	20	31.7%	76	28.7%
ABRI	4	3.3%	1	1.2%	0	0.0%	5	1.9%
Wiraswasta	30	24.8%	19	23.5%	10	15.9%	59	22.3%
Petani	1	0.8%	1	1.2%	0	0.0%	2	0.8%
Pelajar / Mahasiswa	24	19.8%	17	21.0%	15	23.8%	56	21.1%
Lainnya	13	10.7%	8	9.9%	4	6.3%	25	9.4%
JUMLAH	121	100%	81	100%	63	100%	265	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.25 Jenis Pekerjaan Penduduk Penduduk Kec. Mijen

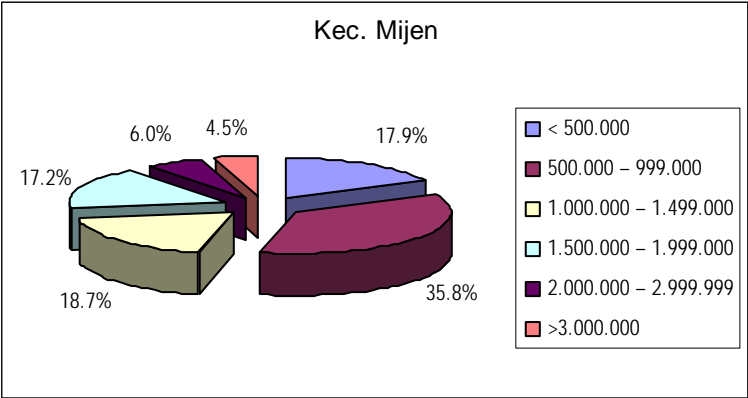
4.3.11 Jumlah Pendapatan Per Bulan

Jumlah pendapatan penduduk Mijen golongan I dan II sebagian besar berpenghasilan antara Rp. 500.000 sampai Rp 999.000 per bulan, tetapi dalam hal ini jumlah penduduk golongan I yang berpenghasilan kurang dari Rp 500.000 per bulan juga cukup besar yaitu sebanyak 35,8 %. Sedangkan penduduk golongan III sebagian besar (37 %) berpenghasilan antara Rp 1.500.000 – Rp 1.999.000 per bulan.

Tabel 4.31 Jumlah Pendapatan Per Bulan

Jumlah Pendapatan	Mijen						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 500.000	24	35.8%	0	0.0%	0	0.0%	24	17.9%
500.000 – 999.000	32	47.8%	15	37.5%	1	3.7%	48	35.8%
1.000.000 – 1.499.000	8	11.9%	13	32.5%	4	14.8%	25	18.7%
1.500.000 – 1.999.000	3	4.5%	10	25.0%	10	37.0%	23	17.2%
2.000.000 – 2.999.999	0	0.0%	2	5.0%	6	22.2%	8	6.0%
>3.000.000	0	0.0%	0	0.0%	6	22.2%	6	4.5%
JUMLAH	67	100%	40	100%	27	100%	134	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.26 Jumlah Pendapatan Penduduk Kec. Mijen

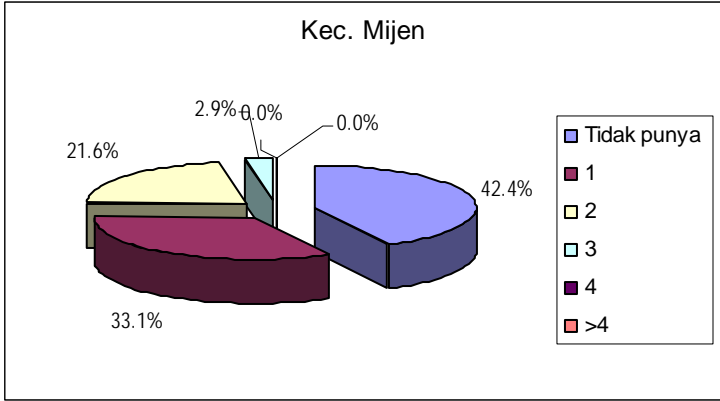
4.3.12Jumlah Kepemilikan Kendaraan Roda Dua

Berdasarkan hasil survai sebanyak 69,4 % penduduk Kecamatan Mijen golongan I tidak memiliki kendaraan roda dua. Sedangkan penduduk golongan II sebagian besar memiliki 2 buah sepeda motor yaitu sebanyak 45 %. Dan untuk golongan III sebagian besar juga memiliki 2 buah sepeda motor yaitu sebanyak 40,7 %.

Tabel 4.32 Jumlah Kepemilikan Kendaraan Roda Dua

Jumlah Kendaraan Roda Dua	Mijen						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	50	69.4%	7	17.5%	2	7.4%	59	42.4%
1	21	29.2%	15	37.5%	10	37.0%	46	33.1%
2	1	1.4%	18	45.0%	11	40.7%	30	21.6%
3	0	0.0%	0	0.0%	4	14.8%	4	2.9%
4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
>4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
JUMLAH	72	100%	40	100%	27	100%	139	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.27 Jumlah Kepemilikan Kendaraan Roda Dua Penduduk Kec. Mijen

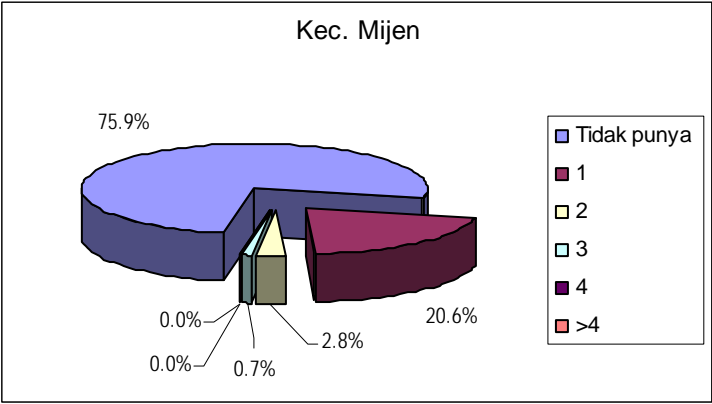
4.3.13Jumlah Kepemilikan Kendaraan Roda Empat

Penduduk Mijen golongan I dan II masih banyak yang belum memiliki mobil. Untuk golongan I sebanyak 97,3 % belum memiliki mobil dan golongan II yang belum memiliki mobil sebanyak 82,5 %. Sedangkan penduduk golongan III sebesar 75 % memiliki 1 buah mobil. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.33 Jumlah Kepemilikan Mobil

Jumlah Mobil	Mijen						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	71	97.3%	33	82.5%	3	10.7%	107	75.9%
1	2	2.7%	6	15.0%	21	75.0%	29	20.6%
2	0	0.0%	1	2.5%	3	10.7%	4	2.8%
3	0	0.0%	0	0.0%	1	3.6%	1	0.7%
4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
>4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
JUMLAH	73	100%	40	100%	28	100%	141	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.28 Jumlah Kepemilikan Mobil Penduduk Kec. Mijen

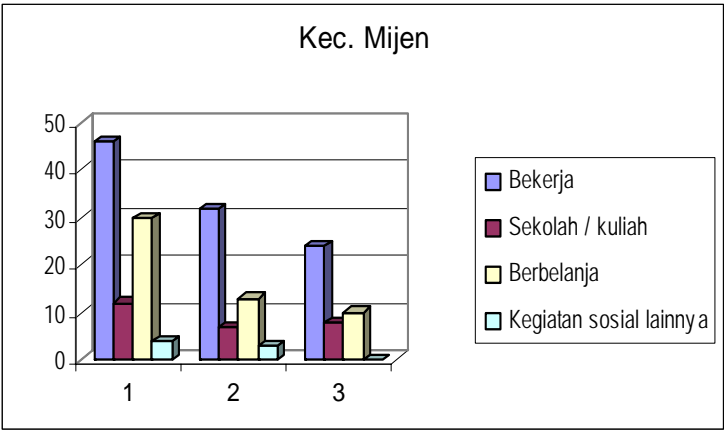
4.3.14 Tujuan Perjalanan Sehari – hari yang Utama

Berdasarkan hasil survai, tujuan perjalanan sehari – hari penduduk Kecamatan Mijen baik dari golongan I, II dan III sebagian besar adalah meuju tempat kerja. Prosentase tujuan perjalanan ke tempat kerja adalah sebagai berikut golongan I (50 %), golongan II (58,2 %) dan golongan III (57,1 %). Sedangkan jika dilihat secara keseluruhan maka prosentase tujuan perjalanan ke tempat kerja adalah sebesar 54 %

Tabel 4.34 Tujuan Perjalanan

Tujuan Perjalanan	Mijen						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bekerja	46	50.0%	32	58.2%	24	57.1%	102	54.0%
Kesekolah / kuliah	12	13.0%	7	12.7%	8	19.0%	27	14.3%
Berbelanja	30	32.6%	13	23.6%	10	23.8%	53	28.0%
Kegiatan sosial lainnya	4	4.3%	3	5.5%	0	0.0%	7	3.7%
JUMLAH	92	100%	55	100%	42	100%	189	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.29 Tujuan Perjalanan yang Utama Penduduk Kec. Mijen

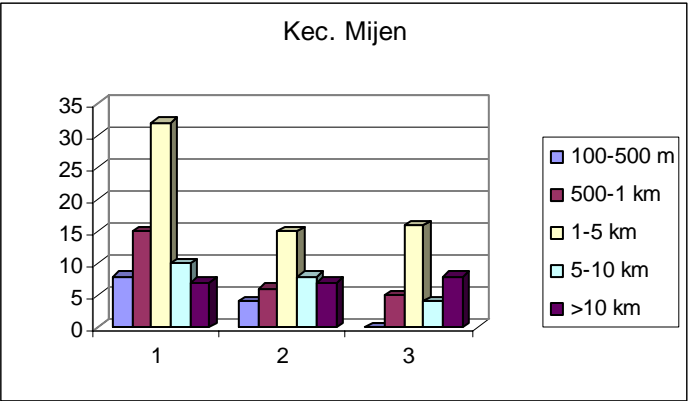
4.3.15 Jarak dari rumah ke tempat Bekerja/Sekolah/Kuliah

Berdasarkan hasil survai sebagian besar penduduk Kecamatan Mijen menempuh jarak perjalanan dari rumah menuju tempat kerja / sekolah sejauh 1 – 5 km, yaitu untuk golongan I (44,4 %), golongan II (37,5 %) dan golongan III (48,5 %). Bila diperhatikan lebih seksama dalam tabel 4.16 maka akan terlihat kecenderungan semakin tinggi jumlah pendapatan, maka rata – rata jarak perjalanan yang ditempuh semakin jauh.

Tabel 4.35 Jarak dari Rumah ke tempat Kerja / Sekolah

Jarak dari rumah ke tmp kerja/sekolah	Mijen						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
100-500 m	8	11.1%	4	10.0%	0	0.0%	12	8.3%
500-1 km	15	20.8%	6	15.0%	5	15.2%	26	17.9%
1-5 km	32	44.4%	15	37.5%	16	48.5%	63	43.4%
5-10 km	10	13.9%	8	20.0%	4	12.1%	22	15.2%
>10 km	7	9.7%	7	17.5%	8	24.2%	22	15.2%
JUMLAH	72	100%	40	100%	33	100%	145	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.30 Jarak dari Rumah ke Tempat Kerja / Sekolah Penduduk Kec. Mijen

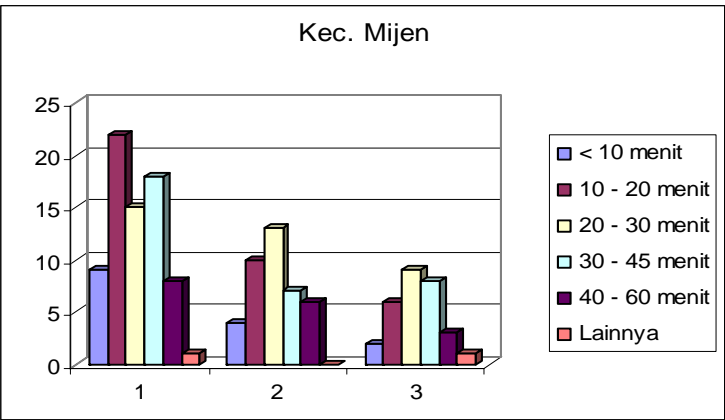
4.3.16Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja / Sekolah

Berdasarkan hasil survai sebagian besar penduduk Mijen golongan I menggunakan waktu 10 – 20 menit untuk menuju ke tempat kerja / sekolah yaitu sebesar 30,1 %, sedangkan penduduk golongan II sebesar 32,5 % % nya menggunakan waktu 20 - 30 menit, dan bagi penduduk golongan III sebagian besar (31 %) mengghabiskan waktu 20 – 30 menit untuk menuju ke tempat kerja / sekolah.

Tabel 4.36 Lama Waktu Perjalanan ke tempat Kerja / Sekolah

Lama waktu dari rmh ke lokasi kerja/sekolah	Mijen						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 10 menit	9	12.3%	4	10.0%	2	6.9%	15	10.6%
10 - 20 menit	22	30.1%	10	25.0%	6	20.7%	38	26.8%
20 - 30 menit	15	20.5%	13	32.5%	9	31.0%	37	26.1%
30 - 45 menit	18	24.7%	7	17.5%	8	27.6%	33	23.2%
40 - 60 menit	8	11.0%	6	15.0%	3	10.3%	17	12.0%
Lainnya	1	1.4%	0	0.0%	1	3.4%	2	1.4%
JUMLAH	73	100%	40	100%	29	100%	142	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.31 Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja / Sekolah Penduduk Kec. Mijen

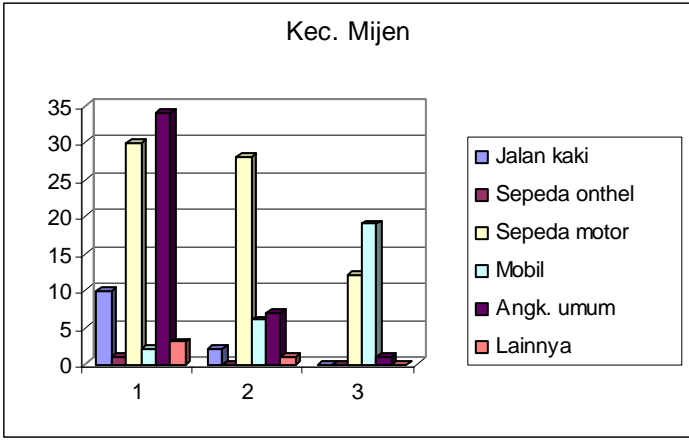
4.3.17Moda yang Digunakan

Berdasarkan hasil survai, untuk menuju ke tempat aktifitasnya sehari – hari penduduk golongan I sebanyak 42,5 % menggunakan angkutan umum dan 37,5 % menggunakan sepeda motor. Sedangkan penduduk golongan II sebagian besar menggunakan speda motor yaitu sebanyak 63,6 %. Dan bagi penduduk golongan III 59,4 % menggunakan mobil dan 37,5% menggunakan sepeda motor. Dan jika dilihat secara keseluruhan maka moda yang paling banyak digunakan adalah sepeda motor yaitu sebanyak 44,9 %.

Tabel 4.37 Moda yang Digunakan

Moda yang Digunakan	Mijen						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Berjalan kaki	10	12.5%	2	4.5%	0	0.0%	12	7.7%
Naik sepeda	1	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%
Kendaraan roda 2	30	37.5%	28	63.6%	12	37.5%	70	44.9%
Kendaraan roda 4	2	2.5%	6	13.6%	19	59.4%	27	17.3%
Angkutan umum	34	42.5%	7	15.9%	1	3.1%	42	26.9%
Lainnya	3	3.8%	1	2.3%	0	0.0%	4	2.6%
JUMLAH	80	100%	44	100%	32	100%	156	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.32 Moda yang Digunakan Penduduk Kec. Mijen

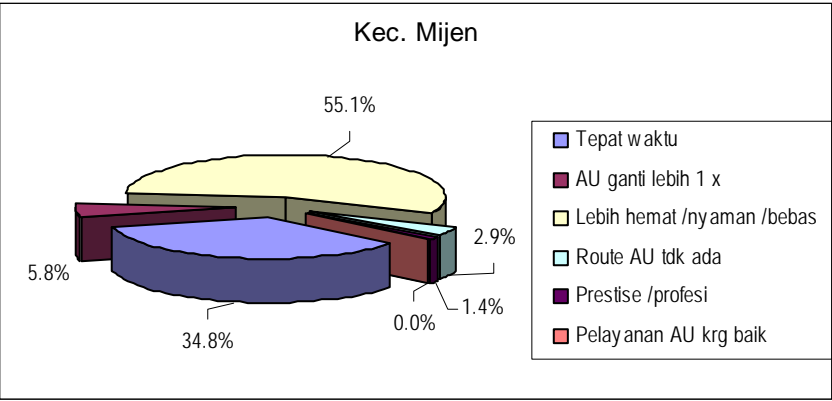
4.3.18 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi

Sebagian besar penduduk Mijen memilih menggunakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor untuk melakukan perjalanan ke tempat aktifitasnya sehari – hari. Alasan menggunakan kendaraan pribadi bagi penduduk Mijen sebagian besar karena menggunakan kendaraan pribadi lebih hemat, nyaman, aman dan lebih bebas, yaitu untuk penduduk golongan I (56,5 %), golongan II (44,4 %) dan bagi golongan III (68,4 %).

Tabel 4.38 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi

Alasan Menggunakan Kendaran Pribadi	Mijen						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bisa tepat waktu	8	34.8%	10	37.0%	6	31.6%	24	34.8%
Angkutan umum ganti lebih dari 1 x	2	8.7%	2	7.4%	0	0.0%	4	5.8%
Lebih hemat /nyaman /aman /bebas	13	56.5%	12	44.4%	13	68.4%	38	55.1%
Route angk. tdk ada yg ke tempat tujuan	0	0.0%	2	7.4%	0	0.0%	2	2.9%
Prestise/profesi	0	0.0%	1	3.7%	0	0.0%	1	1.4%
Pelayanan angkutan umum kurang baik	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
JUMLAH	23	100%	27	100%	19	100%	69	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.33 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi Penduduk Kec. Mijen

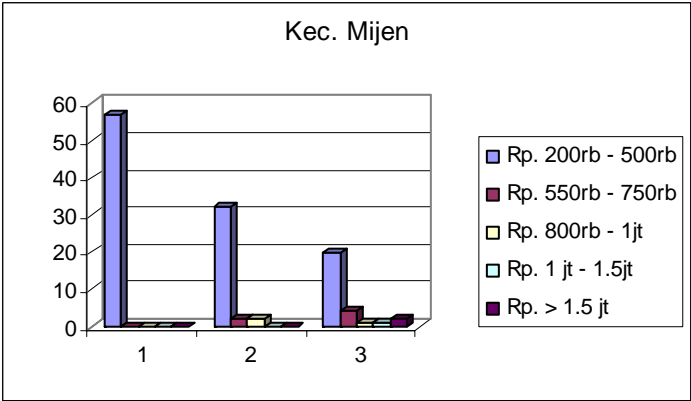
4.3.19Biaya Transportasi

Berdasarkan hasil survai sebagian besar penduduk Kecamatan Mijen mengeluarkan biaya transportasi antara Rp 200.000 – Rp 500.000,- per bulan, bahkan penduduk golongan I jumlahnya mencapai 100%. Jika dilihat secara keseluruhan sebesar 90,1 % penduduk Mijen mengeluarkan biaya transport antara Rp 200.000 – Rp 500.000 per bulan

Tabel 4.39 Biaya Transportasi

Biaya Transport	Mijen						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Rp. 200rb - 500rb	57	100%	32	88.9%	20	71.4%	109	90.1%
Rp. 550rb - 750rb	0	0%	2	5.6%	4	14.3%	6	5.0%
Rp. 800rb - 1jt	0	0%	2	5.6%	1	3.6%	3	2.5%
Rp. 1 jt - 1.5jt	0	0%	0	0.0%	1	3.6%	1	0.8%
Rp. > 1.5 jt	0	0%	0	0.0%	2	7.1%	2	1.7%
JUMLAH	57	100%	36	100%	28	100%	121	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



4.4 Kecamatan Gunungpati

4.4.1 Gambaran Umum Kecamatan Gunungpati

Dalam Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Semarang Kecamatan Gunungpati termasuk dalam wilayah BWK VIII. Kecamatan Gunungpati memiliki luas 5399,085 Ha dan terdiri atas 16 kelurahan. Secara geografis, kecamatan Gunungpati terletak disebelah selatan Kota Semarang, dengan batas – batas administrasi sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Kecamatan Ngaliyan dan Kecamatan Gajahmungkur**
- Sebelah Selatan : Kecamatan Ungaran Kabupaten Semarang**
- Sebelah Timur : Kecamatan Banyumanik**
- Sebelah Barat : Kecamatan Mijen**

Dilihat dari letaknya dalam konstelasi antar wilayah, letak Kecamatan Gunungpati berada pada jalur transportasi yang menghubungkan Kota Ungaran – Gunungpati – Mijen. Dengan demikian Kecamatan Gunungpati mempunyai interaksi wilayah dengan tiga pusat aktivitas yaitu aktivitas Mijen, Ungaran dan Semarang. Fungsi dan peran Kecamatan Gunungpati adalah sebagai hinterland dari pusat Kota Semarang, yaitu sebagai wilayah konservasi serta sebagai wilayah pengembangan kota yang mempunyai fasilitas penunjang bagi kegiatan lokal dan regional.

Secara topografi wilayah Kecamatan Gunungpati merupakan daerah yang sebenarnya sulit untuk dijadikan kawasan terbangun. Namun kenyataannya, pembangunan yang terjadi saat ini cukup pesat, misalnya di kelurahan Sukorejo, Sekaran, Pakintelan, Jatirejo, Cempoko dan Kelurahan Gunungpati yang digunakan sebagai area pendidikan

(perguruan tinggi) dan permukiman. Hal – hal yang perlu diperhatikan bagi daerah – daerah perbukitan (daerah dengan kemiringan terjal) yaitu daerah tersebut merupakan daerah aliran air hujan yang sangat mempengaruhi daerah dibawahnya. Oleh karena itu, daerah seperti ini harus dipertahankan vegetasinya dan dipertahankan daerah penyerapannya.

Ciri penggunaan lahan secara umum di Kecamatan Gunungpati masih berupa penggunaan lahan untuk kegiatan pedesaan (*rural*). Sedangkan penggunaan lahan yang bercirikan perkotaan (*urban*) tersebar di wilayah pusat aktivitas dan di sepanjang jalur – jalur jalan. Daerah – daerah yang cukup pesat perkembangan lahan terbangunnya antara lain adalah di sekitar kawasan pendidikan Universitas Negeri Semarang di Sekaran dan pusat kegiatan transportasi Gunungpati (di kelurahan Gunungpati), Kelurahan Sadeng, dan Kelurahan Sukorejo. Struktur pemanfaatan ruang sebagian besar terbentuk secara alami (tidak terencana), sehingga dari tata ruangnya bercampur sesuai dengan kepentingan masing – masing kegiatan. Kecenderungan di masa mendatang, wilayah Kecamatan Gunungpati akan berkembang menjadi perumahan / pemukiman, perdagangan dan jasa, dan pendidikan.

Secara umum laju pertumbuhan penduduk rata – rata di Kecamatan Gunungpati cukup tinggi yaitu sebesar 3 % (dilihat dari tahun 1994 – 1998). Bila dilihat secara parsial untuk tiap kelurahan, laju pertumbuhan rata – rata tahunan yang sangat tinggi terjadi pada Kelurahan Pongangan (7 %) dan Sukorejo (8 %). Adapun laju pertumbuhan yang relatif rendah terjadi di Kelurahan Cepoko, Pakintelan, Mangunsari dan Ngijo yang masing – masing sebesar 1 %. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.40 Jumlah Penduduk Kecamatan Gunungpati

No.	Kelurahan	Penduduk Tahun		
		1998	2005	2010
1	Gunungpati	5400	5931	6343
2	Plalangan	2890	3174	3395
3	Sadeng	4358	4989	5495
4	Cepoko	2120	2392	2608
5	Jatirejo	1532	1729	1884
6	Kandri	2622	2959	3225
7	Nongkosawit	3125	3526	3844
8	Pongangan	3980	4491	4895
9	Sekaran	5492	6032	6451
10	Sukorejo	6901	7781	8478
11	Sumurrejo	4155	4439	4654
12	Pakintelan	3360	3590	3764
13	Mangunsari	2831	3025	3171
14	Ngijo	2064	2222	2342
15	Patemon	3114	3353	3534
16	Kalisegoro	1625	1749	1844
	JUMLAH	55569	61382	65927

Sumber : RDTRK Semarang Tahun 2000 – 2010

Kondisi sarana transportasi di Kecamatan Gunungpati khususnya untuk sarana jenis angkutan umum sudah cukup memadai. Hal ini terlihat dengan telah tersedianya beberapa sarana angkutan berupa angkutan umum. Sarana pelayanan angkutan umum yang ada di Kecamatan Gunungpati terdiri dari sarana yang menghubungkan wilayah Kecamatan Gunungpati dengan wilayah lain di Kota Semarang maupun luar kota Semarang (antar kota) dan angkutan umum yang melayani dalam wilayah blok – blok permukiman. Sistem jaringan jalan sebagai unsur yang berpengaruh terhadap pengembangan wilayah, mempunyai dua sistem jaringan jalan yaitu sistem yang berbentuk jari (radial) serta yang berbentuk melingkar (axial). Kondisi jaringan jalan untuk jalan – jalan utama umumnya dalam kondisi baik, sedangkan pada jalan – jalan lokal, kondisi jalannya kurang baik.

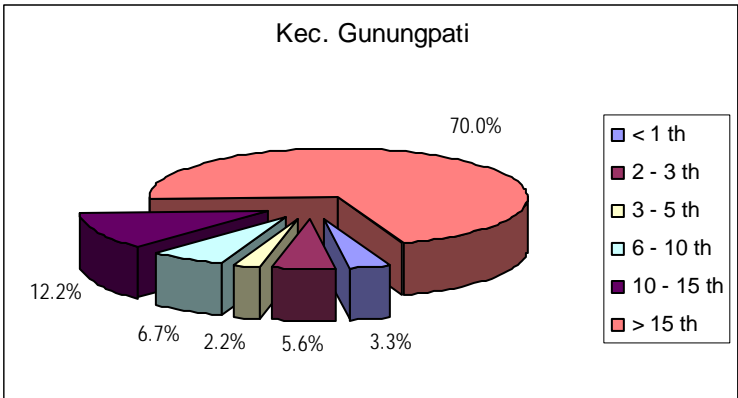
4.4.2 Lama Tinggal

Berdasarkan hasil survai, sebagian besar penduduk di kecamatan Gunungpati sudah menempati daerah tersebut lebih dari 15 tahun. Rincian jumlah penduduk Gunungpati yang sudah menempati daerah tersebut lebih dari 15 tahun, yaitu golongan I sebesar 70,5%, golongan II sebesar 70 % dan golongan III 68,8 %.

Tabel 4.41 Lama Tinggal

Lama Tinggal	Gunungpati						Σ	%
	I		II		III			
< 1 th	1	2.3%	2	6.7%	0	0.0%	3	3.3%
2 - 3 th	3	6.8%	1	3.3%	1	6.3%	5	5.6%
3 - 5 th	0	0.0%	1	3.3%	1	6.3%	2	2.2%
6 - 10 th	3	6.8%	2	6.7%	1	6.3%	6	6.7%
10 - 15 th	6	13.6%	3	10.0%	2	12.5%	11	12.2%
> 15 th	31	70.5%	21	70.0%	11	68.8%	63	70.0%
JUMLAH	44	100%	30	100%	16	100%	90	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.35 Lama Tinggal Penduduk Kec. Gunungpati

4.4.3 Daerah Asal Responden

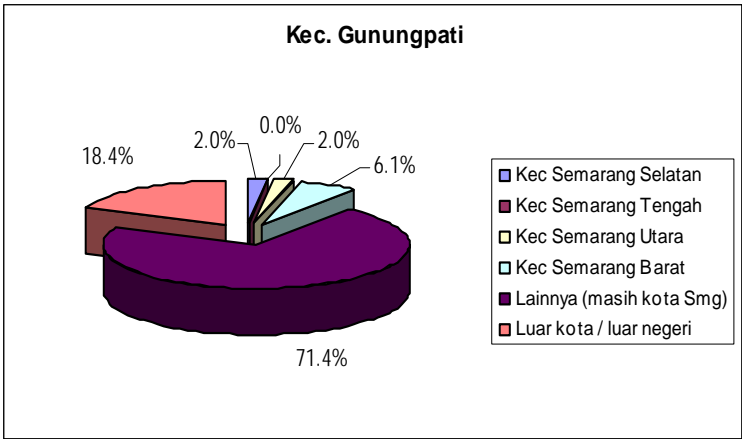
Sebagian besar penduduk Kecamatan Gunungpati, baik dari golongan I, II dan III berasal dari wilayah kecamatan lain di kota Semarang, dimana penduduk golongan III memiliki prosentase tertinggi yaitu sebesar 81,8 %. Jika dilihat secara keseluruhan maka sebesar 71,4 %

penduduk Kecamatan Gunungpati berasal dari daerah lain di Kota Semarang.

Tabel 4.42 Daerah Asal Responden

Daerah Asal Penduduk	Gunungpati						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Kec Semarang Selatan	1	7.1%	0	0.0%	0	0.0%	1	2.0%
Kec Semarang Tengah	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Kec Semarang Utara	0	0.0%	1	4.2%	0	0.0%	1	2.0%
Kec Semarang Barat	0	0.0%	1	4.2%	2	18.2%	3	6.1%
Lainnya (masih kota Smg)	10	71.4%	16	66.7%	9	81.8%	35	71.4%
Luar kota / luar negeri	3	21.4%	6	25.0%	0	0.0%	9	18.4%
JUMLAH	14	100%	24	100%	11	100%	49	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.36 Daerah Asal Responden Penduduk Kec. Gunungpati

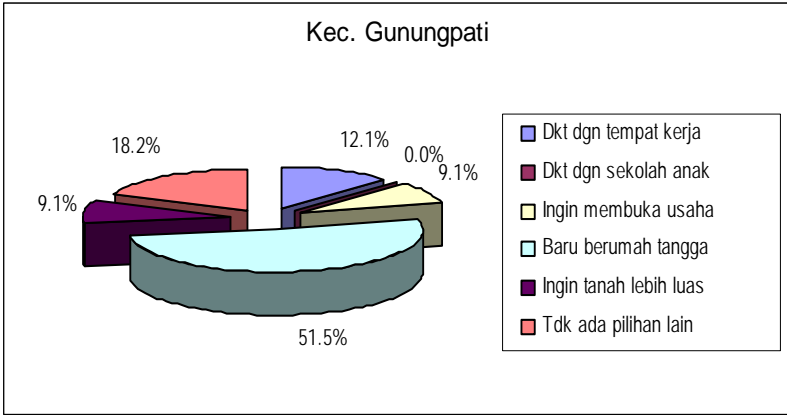
4.4.4 Alasan Kepindahan

Alasan kepindahan bagi penduduk Kecamatan Gunungpati baik dari golongan I, II dan III sebagian besar adalah karena baru berumah tangga dengan jumlah prosentase sebagai berikut : untuk golongan I sebesar 66,7 %, golongan II sebesar 40 % dan golongan III sebesar 50 %. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table 4.43 berikut ini

Tabel 4.43 Alasan Kepindahan

Alasan Kepindahan	Gunungpati						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Dekat dengan tempat kerja	1	8.3%	3	20.0%	0	0.0%	4	12.1%
Dekat dengan sekolah anak	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Ingin membuka usaha	1	8.3%	1	6.7%	1	16.7%	3	9.1%
Baru berumah tangga	8	66.7%	6	40.0%	3	50.0%	17	51.5%
Ingin memperoleh tanah lebih luas	1	8.3%	1	6.7%	1	16.7%	3	9.1%
Tdk ada pilihan utk hidup dikota	1	8.3%	4	26.7%	1	16.7%	6	18.2%
JUMLAH	12	100%	15	100%	6	100%	33	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.37 Alasan Kepindahan Penduduk Kec. Gunungpati

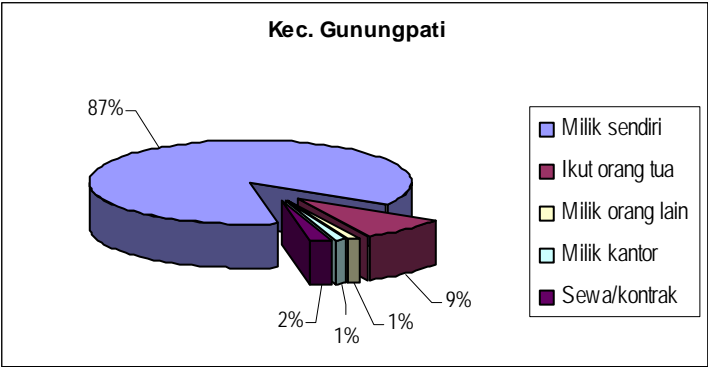
4.4.5 Status Rumah yang ditempati

Berdasarkan hasil survai, status rumah yang dihuni sekarang sebagian besar adalah milik sendiri, dimana penduduk golongan III mempunyai prosentase terbesar kepemilikan rumah sendiri yaitu sebanyak 93,8 %. Jika dilihat secara keseluruhan jumlah penduduk Gunungpati yang menempati rumah dengan status miliki sendiri jumlahnya mencapai 86,7%.

Tabel 4.44 Status Rumah yang ditempati

Status Rumah	Gunungpati						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Milik sendiri	36	81.8%	27	90.0%	15	93.8%	78	86.7%
Masih ikut orang tua	5	11.4%	2	6.7%	1	6.3%	8	8.9%
Milik orang lain (ijin tinggal)	1	2.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.1%
Milik kantor (rumah dinas)	0	0.0%	1	3.3%	0	0.0%	1	1.1%
Sewa/kontrak	2	4.5%	0	0.0%	0	0.0%	2	2.2%
JUMLAH	44	100%	30	100%	16	100%	90	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.38 Status Rumah yang Ditempati Penduduk Kec. Gunungpati

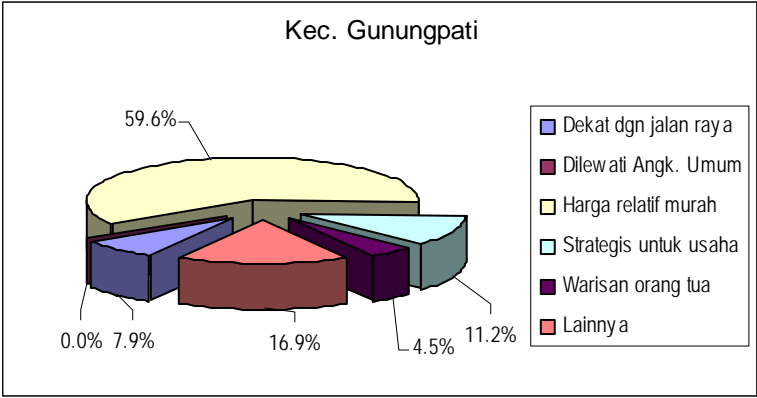
4.4.6 Alasan Memilih Tempat Tinggal

Sebagian besar penduduk memilih tempat tinggal di wilayah Kecamatan Gunungpati karena harga rumahnya relatif murah, yaitu untuk golongan I (59,1 %), golongan II (58,6 %) dan untuk penduduk golongan III (62,5 %). Jika dilihat secara keseluruhan penduduk maka sebesar 59,6 % memilih tinggal di Gunungpati karena harga rumahnya relative murah.

Tabel 4.45 Alasan Memilih Tempat Tinggal

Alasan Memilih Tempat Tinggal	Gunungpati						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Lokasi dekat dengan jalan raya	3	6.8%	3	10.3%	1	6.3%	7	7.9%
Dilewati rute Angkutan Umum	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Harga relatif murah	26	59.1%	17	58.6%	10	62.5%	53	59.6%
Strategis untuk membuka usaha	6	13.6%	2	6.9%	2	12.5%	10	11.2%
Warisan/peninggalan orang tua	3	6.8%	1	3.4%	0	0.0%	4	4.5%
Lainnya	6	13.6%	6	20.7%	3	18.8%	15	16.9%
JUMLAH	44	100%	29	100%	16	100%	89	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.39 Alasan Memilih Tempat Tinggal Penduduk Kec. Gunungpati

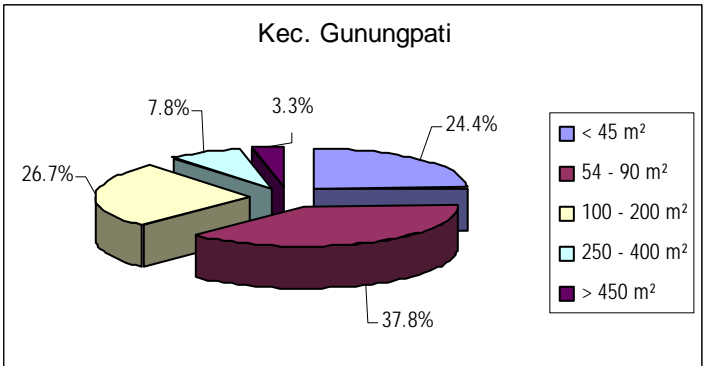
4.4.7 Luas Bangunan yang ditempati

Berdasarkan hasil survai, sebanyak 50 % penduduk Gunungpati golongan I menempati rumah dengan luas kurang dari 54 m², sedangkan penduduk golongan II sebagian besar menempati rumah dengan luas 54 – 90 m² yaitu sebesar 56,7 %, dan penduduk golongan III sebagian besar menempati rumah dengan 100 – 200 m² yaitu sebesar 56,3 %. Jika dilihat secara keseluruhan maka penduduk Gunungpati sebagian besar menempati rumah dengan luas bangunan 54 – 90 m² yaitu sebesar 37,8%.

Tabel 4.46 Luas Bangunan

Luas Bangunan Tempat Tinggal	Gunungpati						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 45 m²	22	50.0%	0	0.0%	0	0.0%	22	24.4%
54 - 90 m²	15	34.1%	17	56.7%	2	12.5%	34	37.8%
100 - 200 m²	7	15.9%	8	26.7%	9	56.3%	24	26.7%
250 - 400 m²	0	0.0%	4	13.3%	3	18.8%	7	7.8%
> 450 m²	0	0.0%	1	3.3%	2	12.5%	3	3.3%
JUMLAH	44	100%	30	100%	16	100%	90	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.40 Luas Bangunan Penduduk Kec. Gunungpati

4.4.8 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun

Berdasarkan hasil survai, jumlah anggota keluarga yang berusia ≥ 7 tahun untuk penduduk golongan I sebagian besar berjumlah 2 orang yaitu sebesar 25 %, sedangkan golongan II prosentase terbesarnya adalah berjumlah 4 orang (36,7 %) dan golongan III untuk yang berjumlah 3 dan 5 orang prosentasenya sama besar yaitu 26,7 %.

Tabel 4.47 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun

Anggota Keluarga (usia ≥ 7 tahun)	Gunungpati						Σ	Jumlah Orang
	I	%	II	%	III	%		
1	0	0.0%	0	0.0%	1	6.7%	1	1
2	11	25.0%	2	6.7%	0	0.0%	13	26
3	9	20.5%	9	30.0%	4	26.7%	22	66
4	9	20.5%	11	36.7%	3	20.0%	23	92
5	9	20.5%	4	13.3%	4	26.7%	17	85
6	1	2.3%	3	10.0%	3	20.0%	7	42
7	4	9.1%	1	3.3%	0	0.0%	5	35
>7	1	2.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	8
JUMLAH	44	100%	30	100%	15	100%	89	355
RATA - RATA								3.99

Sumber : Hasil Analisa 2005

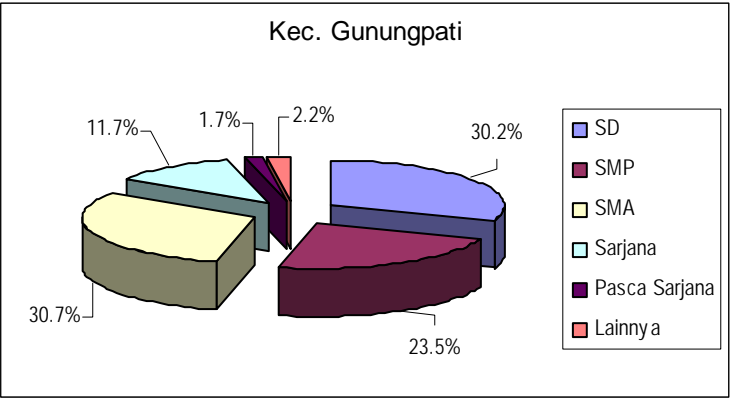
4.4.9 Tingkat Pendidikan Anggota Keluarga

Penduduk Kecamatan Gunungpati golongan I sebagian besar (38,8 %) berpendidikan hanya sampai SD, sedangkan penduduk golongan II sebesar 33,9 % berpendidikan sampai SMA. Dan untuk golongan III sebagian besar berpendidikan sampai Sarjana yaitu sebesar 35,1 %. Jika dilihat secara keseluruhan maka sebagian besar penduduk Mijen berpendidikan sampai SMA yaitu sebanyak 30,7 %.

Tabel 4.48 Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan	Gunungpati						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
SD	31	38.8%	19	30.6%	4	10.8%	54	30.2%
SMP	22	27.5%	13	21.0%	7	18.9%	42	23.5%
SMA	24	30.0%	21	33.9%	10	27.0%	55	30.7%
Sarjana	1	1.3%	7	11.3%	13	35.1%	21	11.7%
Pasca Sarjana	0	0.0%	1	1.6%	2	5.4%	3	1.7%
Lainnya	2	2.5%	1	1.6%	1	2.7%	4	2.2%
JUMLAH	80	100%	62	100%	37	100%	179	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.41 Tingkat Pendidikan Penduduk Kec. Gunungpati

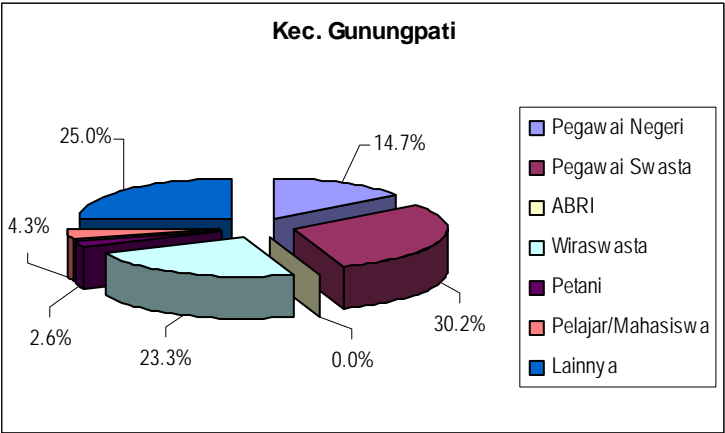
4.4.10Jenis Pekerjaan

Dilihat dari jenis pekerjaannya, maka prosentase terbesar dari masing – masing golongan berbeda. Untuk penduduk golongan I sebagian besar bekerja dalam kelompok lainnya (tukang, sopir, serabutan, dll) yaitu sebanyak 37 %, sedangkan penduduk golongan II sebagian besar pekerjaannya adalah pegawai swasta yaitu sebanyak 38,5 %. Dan untuk golongan III sebagian besar adalah pegawai negeri yaitu sebanyak 43,5 %. Dari golongan I, II dan III yang pekerjaannya ABRI jumlahnya sangat sedikit.

Tabel 4.49 Jenis Pekerjaan

Jenis Pekerjaan	Gunungpati						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Pegawai Negeri	3	5.6%	4	10.3%	10	43.5%	17	14.7%
Pegawai Swasta	13	24.1%	15	38.5%	7	30.4%	35	30.2%
ABRI	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Wiraswasta	14	25.9%	9	23.1%	4	17.4%	27	23.3%
Petani	2	3.7%	1	2.6%	0	0.0%	3	2.6%
Pelajar / Mahasiswa	2	3.7%	2	5.1%	1	4.3%	5	4.3%
Lainnya	20	37.0%	8	20.5%	1	4.3%	29	25.0%
JUMLAH	54	100%	39	100%	23	100%	116	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.42 Jenis Pekerjaan Penduduk Kec. Gunungpati

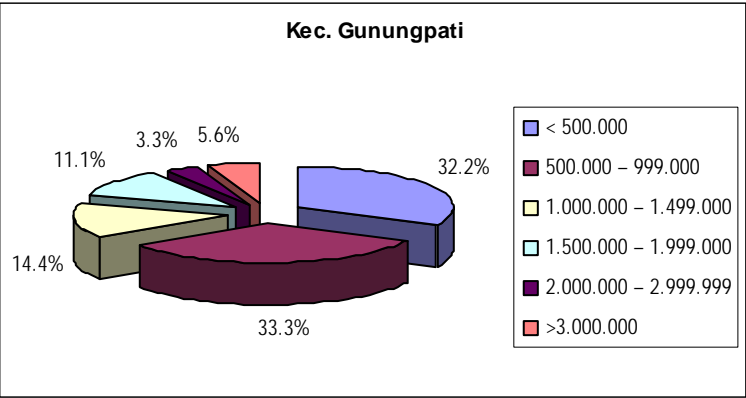
4.4.11 Jumlah Pendapatan Per Bulan

Jumlah pendapatan penduduk Gunungpati golongan I sebesar 65,9 % kurang dari Rp. 500.000 per bulan, sedangkan golongan II sebanyak 36,7 % berpenghasilan Rp 500.000 – Rp 999.000. Dan untuk penduduk golongan III sebanyak 31,3 % berpenghasilan antara Rp. 1.500.000,- s/d Rp. 1.999.000 per bulan.

Tabel 4.50 Jumlah Pendapatan Per Bulan

Jumlah Pendapatan	Gunungpati						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 500.000	29	65.9%	0	0.0%	0	0.0%	29	32.2%
500.000 – 999.000	15	34.1%	15	50.0%	0	0.0%	30	33.3%
1.000.000 – 1.499.000	0	0.0%	10	33.3%	3	18.8%	13	14.4%
1.500.000 – 1.999.000	0	0.0%	5	16.7%	5	31.3%	10	11.1%
2.000.000 – 2.999.999	0	0.0%	0	0.0%	3	18.8%	3	3.3%
>3.000.000	0	0.0%	0	0.0%	5	31.3%	5	5.6%
JUMLAH	44	100%	30	100%	16	100%	90	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.43 Jumlah Pendapatan Penduduk Kec. Gunungpati

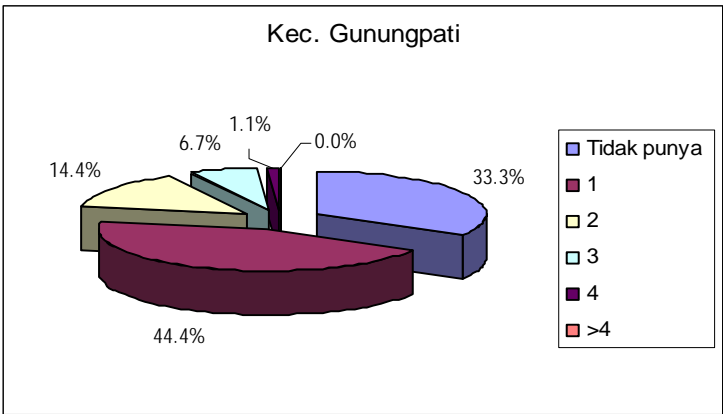
4.4.12Jumlah Kepemilikan Kendaraan Roda Dua

Berdasarkan hasil survai sebanyak 54,5 % penduduk Kecamatan Gunungpati golongan I tidak memiliki sepeda motor. Sedangkan penduduk golongan II dan III sebagian besar memiliki 1 buah sepeda motor yaitu golongan II sebanyak 43,3 % dan golongan III sebanyak 43,8 %. Jika dilihat secara keseluruhan maka sebesar 44,4 % penduduk Gunungpati memiliki 1 buah sepeda motor.

Tabel 4.51 Jumlah Kepemilikan Kendaraan Roda Dua

Jumlah Kendaraan Roda Dua	Gunungpati						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	24	54.5%	5	16.7%	1	6.3%	30	33.3%
1	20	45.5%	13	43.3%	7	43.8%	40	44.4%
2	0	0.0%	8	26.7%	5	31.3%	13	14.4%
3	0	0.0%	4	13.3%	2	12.5%	6	6.7%
4	0	0.0%	0	0.0%	1	6.3%	1	1.1%
>4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
JUMLAH	44	100%	30	100%	16	100%	90	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.44 Jumlah Kepemilikan Kendaraan Roda Dua Penduduk Kec. Gunungpati

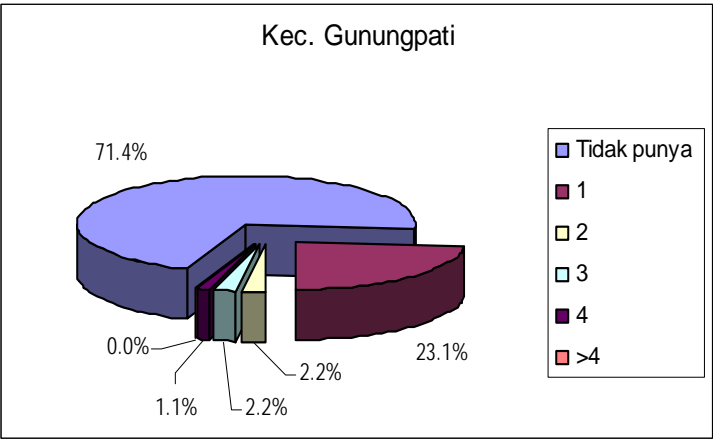
4.4.13Jumlah Kepemilikan Kendaraan Roda Empat

Penduduk Kecamatan Gunungpati golongan I dan II masih banyak yang belum memiliki mobil. Untuk golongan I sebanyak 97,7 % nya belum memiliki mobil dan golongan II yang belum memiliki mobil sebanyak 70 %. Sedangkan penduduk golongan III sebagian besar (64,7 %) memiliki 1 buah mobil.

Tabel 4.52 Jumlah Kepemilikan Mobil

Jumlah Mobil	Gunungpati						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	43	97.7%	21	70.0%	1	5.9%	65	71.4%
1	1	2.3%	9	30.0%	11	64.7%	21	23.1%
2	0	0.0%	0	0.0%	2	11.8%	2	2.2%
3	0	0.0%	0	0.0%	2	11.8%	2	2.2%
4	0	0.0%	0	0.0%	1	5.9%	1	1.1%
>4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
JUMLAH	44	100%	30	100%	17	100%	91	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.45 Jumlah Kepemilikan Mobil Penduduk Kec. Gunungpati

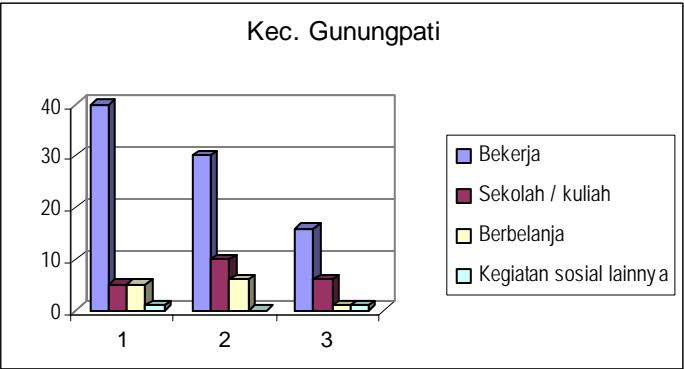
4.4.14 Tujuan Perjalanan Sehari – hari yang Utama

Berdasarkan hasil survai, tujuan perjalanan sehari – hari penduduk Kecamatan Gunungpati baik dari golongan I, II dan III sebagian besar adalah meuju tempat kerja. Prosentase tujuan perjalanan ke tempat kerja adalah sebagai berikut golongan I (78,4 %), golongan II (65,2 %) dan golongan III (66,7 %). Sedangkan jika dilihat secara keseluruhan maka prosentase tujuan perjalanan ke tempat kerja adalah sebesar 71,1 %

Tabel 4.53 Tujuan Perjalanan

Tujuan Perjalanan	Gunungpati						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bekerja	40	78.4%	30	65.2%	16	66.7%	86	71.1%
Kesekolah / kuliah	5	9.8%	10	21.7%	6	25.0%	21	17.4%
Berbelanja	5	9.8%	6	13.0%	1	4.2%	12	9.9%
Kegiatan sosial lainnya	1	2.0%	0	0.0%	1	4.2%	2	1.7%
JUMLAH	51	100%	46	100%	24	100%	121	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.46 Tujuan Perjalanan yang Utama Penduduk Kec. Gunungpati

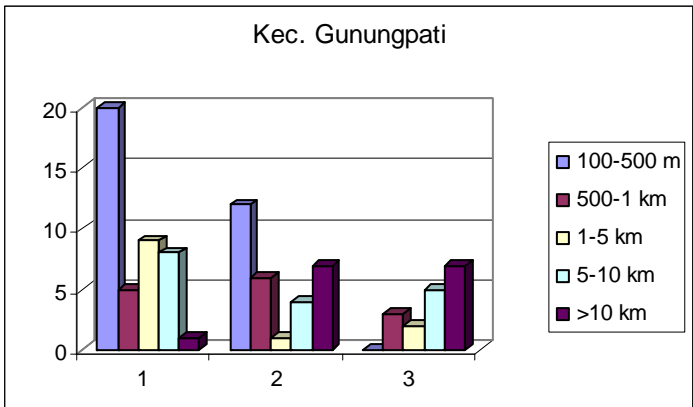
4.4.15 Jarak dari rumah ke tempat Bekerja/Sekolah/Kuliah

Berdasarkan hasil survai, sebagian besar (27,9 %) penduduk Kecamatan Gunungpati golongan I menempuh jarak perjalanan dari rumah menuju tempat kerja / sekolah antara 100 – 500 m, sedangkan golongan II sebanyak 56,7 % menempuh jarak lebih dari 10 km. Dan untuk golongan III sebagian besar menempuh jarak perjalanan lebih dari 5 km.

Tabel 4.54 Jarak dari Rumah ke tempat Kerja / Sekolah

Jarak dari rumah ke tmp kerja/sekolah	Gunungpati						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
100-500 m	20	46.5%	12	40.0%	0	0.0%	32	35.6%
500-1 km	5	11.6%	6	20.0%	3	17.6%	14	15.6%
1-5 km	9	20.9%	1	3.3%	2	11.8%	12	13.3%
5-10 km	8	18.6%	4	13.3%	5	29.4%	17	18.9%
>10 km	1	2.3%	7	23.3%	7	41.2%	15	16.7%
JUMLAH	43	100%	30	100%	17	100%	90	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.47 Jarak dari Rumah ke Tempat Kerja / Sekolah Penduduk Kec. Gunungpati

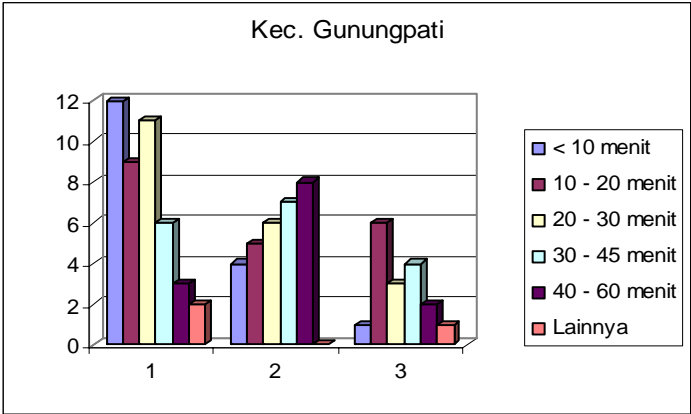
4.4.16Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja / Sekolah

Berdasarkan hasil survai sebesar 27,9 % penduduk Gunungpati golongan I menggunakan waktu < 10 menit untuk menuju ke tempat kerja / sekolah, sedangkan penduduk golongan II sebesar 26,7 % menggunakan waktu 40 - 60 menit, dan bagi penduduk golongan III sebesar 35,3 % menghabiskan waktu 10 – 20 menit untuk menuju ke tempat kerja / sekolah.

Tabel 4.55 Lama Waktu Perjalanan ke tempat Kerja / Sekolah

Lama waktu dari rmh ke lokasi kerja/sekolah	Gunungpati						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 10 menit	12	27.9%	4	13.3%	1	5.9%	17	18.9%
10 - 20 menit	9	20.9%	5	16.7%	6	35.3%	20	22.2%
20 - 30 menit	11	25.6%	6	20.0%	3	17.6%	20	22.2%
30 - 45 menit	6	14.0%	7	23.3%	4	23.5%	17	18.9%
40 - 60 menit	3	7.0%	8	26.7%	2	11.8%	13	14.4%
Lainnya	2	4.7%	0	0.0%	1	5.9%	3	3.3%
JUMLAH	43	100%	30	100%	17	100%	90	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.48 Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja / Sekolah Penduduk Kec. Gunungpati

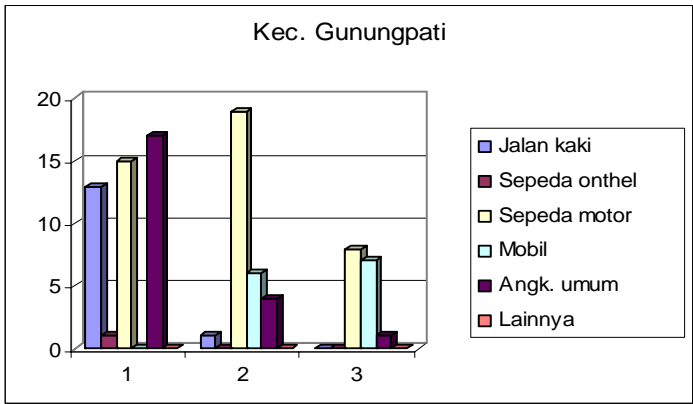
4.4.17Moda yang Digunakan

Berdasarkan hasil survai, untuk penduduk Kecamatan Gunungpati golongan I, sebesar 37 % menggunakan angkutan umum. Untuk penduduk golongan II dan III sebagian besar menggunakan kendaraan roda 2 untuk menuju ketempat aktifitas sehari – hari, yaitu golongan II sebanyak 63,3 % dan golongan III 50 %.

Tabel 4.56 Moda yang Digunakan

Moda yang Digunakan	Gunungpati						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Berjalan kaki	13	28.3%	1	3.3%	0	0.0%	14	15.2%
Naik sepeda	1	2.2%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.1%
Kendaraan roda 2	15	32.6%	19	63.3%	8	50.0%	42	45.7%
Kendaraan roda 4	0	0.0%	6	20.0%	7	43.8%	13	14.1%
Angkutan umum	17	37.0%	4	13.3%	1	6.3%	22	23.9%
Lainnya	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
JUMLAH	46	100%	30	100%	16	100%	92	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.49 Moda yang Digunakan Penduduk Kec. Gunungpati

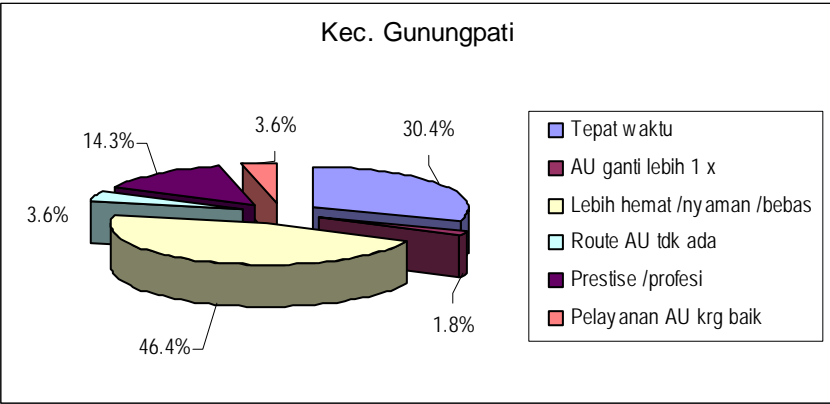
4.4.18 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi

Sebagian besar penduduk Gunungpati memilih menggunakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor untuk melakukan perjalanan ke tempat aktifitasnya sehari – hari. Alasan menggunakan kendaraan pribadi bagi penduduk Mijen untuk golongan I dan II sebagian besar karena menggunakan kendaraan pribadi lebih hemat, nyaman, aman dan lebih bebas, yaitu untuk penduduk golongan I (50 %) dan golongan II (50 %). Sedangkan bagi golongan III sebanyak 42,9 % menggunakan kendaraan pribadi karena bisa tepat waktu.

Tabel 4.57 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi

Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	Gunungpati						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bisa tepat waktu	3	18.8%	8	30.8%	6	42.9%	17	30.4%
Angkutan umum ganti lebih dari 1 x	0	0.0%	1	3.8%	0	0.0%	1	1.8%
Lebih hemat /nyaman /aman /bebas	8	50.0%	13	50.0%	5	35.7%	26	46.4%
Route angk. tdk ada yg ke tempat tujuan	0	0.0%	1	3.8%	1	7.1%	2	3.6%
Prestise/profesi	4	25.0%	2	7.7%	2	14.3%	8	14.3%
Pelayanan angkutan umum kurang baik	1	6.3%	1	3.8%	0	0.0%	2	3.6%
JUMLAH	16	100%	26	100%	14	100%	56	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.50 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi Penduduk Kec. Gunungpati

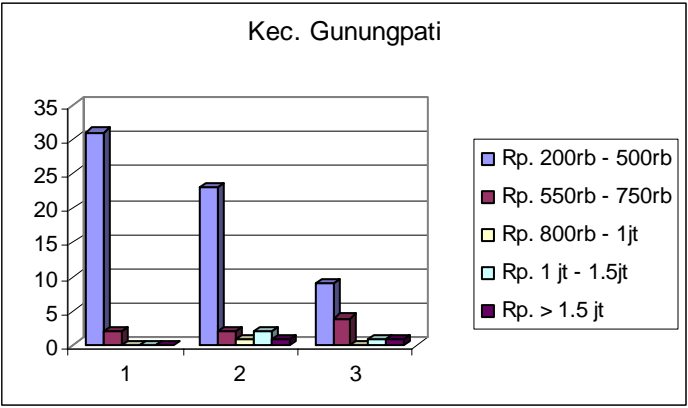
4.4.19Biaya Transportasi

Berdasarkan hasil survai, sebagian besar penduduk Kecamatan Gunungpati mengeluarkan biaya transportasi antara Rp 200.000 – Rp 500.000,- per bulan, terutama penduduk golongan I jumlahnya mencapai 93,9 %. Jika dilihat secara keseluruhan sebesar 81,8 % penduduk Gunungpati mengeluarkan biaya transport antara Rp 200.000 – Rp 500.000 per bulan.

Tabel 4.58 Biaya Transportasi

Biaya Transport	Gunungpati						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Rp. 200rb - 500rb	31	93.9%	23	79.3%	9	60.0%	63	81.8%
Rp. 550rb - 750rb	2	6.1%	2	6.9%	4	26.7%	8	10.4%
Rp. 800rb - 1jt	0	0.0%	1	3.4%	0	0.0%	1	1.3%
Rp. 1 jt - 1.5jt	0	0.0%	2	6.9%	1	6.7%	3	3.9%
Rp. > 1.5 jt	0	0.0%	1	3.4%	1	6.7%	2	2.6%
JUMLAH	33	100%	29	100%	15	100%	77	100%

Sumber : Hasil Analisa 2005



Gambar 4.51 Biaya Transportasi Penduduk Kec. Gunungpati

BAB V

ANALISA DAN PEMBAHASAN

5.1 Analisis Pemilihan Hunian di Daerah Pinggiran

Untuk mengetahui alasan penduduk pindah ke daerah pinggiran Kota Semarang (dalam hal ini data sebagai daerah pinggiran diambil dari Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Mijen dan Kecamatan Gunungpati) dimulai dengan penentuan variabel bebas yang mempunyai pengaruh kuat terhadap perpindahan penduduk ke daerah pinggiran. Variabel tersebut adalah hubungan antara alasan utama pindah dengan alasan utama memilih hunian di daerah pinggiran dan hubungan antara alasan pindah dengan jenis pekerjaan. Untuk mengetahui seberapa besar nilai hubungan dari masing – masing variabel, maka dilakukan analisa klasifikasi silang.

5.1.1 Analisis Hub. Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Hunian Bagi Golongan I

Hasil analisa klasifikasi silang antara alasan utama perpindahan dan alasan utama memilih tempat tinggal di daerah pinggiran bagi penduduk golongan I dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

**Tabel 5.1 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Ngaliyan Gol. I**

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian					TOTAL
	Dekat jalan raya	Harga murah	Strategis utk usaha	Warisan	Lainnya	
Dekat tempat kerja	12 16.2%	10 13.5%				22 29.7%
Ingin buka usaha	1	9 12.2%		2 2.7%		12 16.2%
Baru berumah tangga		9 12.2%	12 16.2%	3 4.1%	13 17.6%	37 50.0%
Tidak ada pilihan lain	1	1		1		3

	1.4%	1.4%		1.4%		4.1%
TOTAL	14 18.9%	29 39.2%	12 16.2%	6 8.1%	13 17.6%	74 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

**Tabel 5.2 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Mijen Gol. I**

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian						TOTAL
	Dekat jalan raya	Dilewati Angk. Umum	Harga murah	Strategis utk usaha	Warisan	Lainnya	
Dekat tempat kerja	6 8.5%		2 2.8%	1 1.4%			9 12.7%
Dekat sekolah anak	1 1.4%	1 1.4%					2 2.8%
Ingin buka usaha		1 1.4%	7 9.9%	7 9.9%			15 21.1%
Baru berumah tangga			16 22.5%	10 14.1%	3 4.2%		29 40.8%
Ingin tanah lebih luas			6 8.5%		1 1.4%		7 9.9%
Tdk ada pilihan lain			3 4.2%	1 1.4%	2 2.8%	3 4.2%	9 12.7%
TOTAL	7 9.9%	2 2.8%	34 47.9%	19 26.8%	6 8.5%	3 4.2%	71 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

**Tabel 5.3 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Gunungpati Gol. I**

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian					TOTAL
	Dekat jalan raya	Harga murah	Strategis utk usaha	Warisan	Lainnya	
Dekat tempat kerja	2 4.5%	2 4.5%				4 9.1%
Ingin buka usaha		3 6.8%	1 2.3%			4 9.1%
Baru berumah tangga		20 45.5%	5 11.4%	3 6.8%	1 2.3%	29 65.9%
Ingin tanah lebih luas					4 9.1%	4 9.1%
Tdk ada pilihan lain	1 2.3%	1 2.3%			1 2.3%	3 6.8%
TOTAL	3 6.8%	26 59.1%	6 13.6%	3 6.8%	6 13.6%	44 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk daerah pinggiran golongan I, terdapat kecenderungan bahwa bagi penduduk Ngaliyan, sebanyak 17,6 % mengemukakan alasan pindah karena baru berumah tangga dengan alasan memilih tempat tinggal di wilayah Kecamatan Ngaliyan karena faktor lainnya. Nilai korelasi $r = 0,667$ yang berarti bahwa hubungan antara alasan pindah dengan alasan pemilihan hunian bagi penduduk Ngaliyan cukup kuat. Hal ini ditunjang dengan nilai chi-square = 59,282 ; $df = 12$ (chi-square_{tabel} = 21,026) yang berarti ada keterkaitan antara alasan pindah dan alasan pemilihan hunian. Sedangkan penduduk Mijen, sebanyak 22,5 % mengemukakan alasan pindah karena baru berumah tangga dengan alasan memilih hunian di wilayah kecamatan Mijen karena harga rumahnya relatif lebih murah. Nilai korelasi $r = 0,755$ yang berarti bahwa hubungan antara alasan pindah dengan alasan pemilihan hunian bagi penduduk Mijen kuat yang ditunjang dengan nilai chi-square = 93,983 ; $df = 25$ (chi-square_{tabel} = 37,652) yang berarti ada keterkaitan antara alasan pindah dan alasan pemilihan hunian. Dan bagi penduduk wilayah Kecamatan Gunungpati alasan pindah sebagian besar penduduknya sama dengan penduduk Mijen, yaitu sebanyak 45,5 % penduduk Gunungpati mengemukakan alasan pindah karena baru berumah tangga dengan alasan memilih hunian di wilayah Kecamatan Gunungpati karena harga rumahnya relatif lebih murah dengan nilai korelasi $r = 0.728$ yang berarti bahwa hubungan antara alasan pindah dengan alasan pemilihan hunian bagi penduduk Gunungpati kuat yang ditunjang dengan nilai chi-square = 49,699 ; $df = 16$ (chi-square_{tabel} = 26,296) yang berarti ada keterkaitan antara alasan pindah dan alasan pemilihan hunian.

5.1.2 Analisis Hub. Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Hunian Bagi Golongan II

Untuk mengetahui alasan penduduk pindah ke daerah pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Mijen dan Kecamatan Gunungpati) bagi penduduk golongan II maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan utama kepindahan dan alasan utama memilih tempat tinggal didaerah pinggiran.

Tabel 5.4 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Ngaliyan Gol. II

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian					TOTAL
	Dekat jalan raya	Harga murah	Strategis utk usaha	Warisan	Lainnya	
Dekat tempat kerja	7 16.3%	8 18.6%	2 4.7%			17 39.5%
Ingin buka usaha			6 14.0%	1 2.3%		7 16.3%
Baru berumah tangga			3 7.0%	3 7.0%	7 16.3%	13 30.2%
Ingin tanah lebih luas			1 2.3%		3 7.0%	4 9.3%
Tidak ada pilihan lain	1 2.3%		1 2.3%			2 4.7%
TOTAL	8 18.6%	8 18.6%	13 30.2%	4 9.3%	10 23.3%	43 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.5 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Mijen Gol. II

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian						TOTAL
	Dekat jalan raya	Dilewati angk. umum	Harga murah	Strategis utk usaha	Warisan	Lainnya	
Dekat tempat kerja	3 7.7%		4 10.3%				7 17.9%
Dekat sekolah anak			1 2.6%				1 2.6%
Ingin buka usaha	1 2.6%	3 7.7%	4 10.3%				8 20.5%
Baru berumah tangga	2 5.1%		6 15.4%	7 17.9%		1 2.6%	16 41.0%
Ingin tanah lebih luas					1 2.6%		1 2.6%

Tdk ada pilihan lain			2 5.1%		2 5.1%	2 5.1%	6 15.4%
TOTAL	6 15.4%	3 7.7%	17 43.6%	7 17.9%	3 7.7%	3 7.7%	39 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

**Tabel 5.6 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Gunungpati Gol. II**

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian					TOTAL
	Dekat jalan raya	Harga murah	Strategis utk usaha	Warisan	Lainnya	
Dekat tempat kerja	1 3.3%	5 16.7%				6 20.0%
Ingin buka usaha		1 3.3%	1 3.3%			2 6.7%
Baru berumah tangga		9 30.0%			3 10.0%	12 40.0%
Ingin tanah lebih luas		2 6.7%				2 6.7%
Tdk ada pilihan lain	2 6.7%	1 3.3%	1 3.3%	1 3.3%	3 10.0%	8 26.7%
TOTAL	3 10.0%	18 60.0%	2 6.7%	1 3.3%	6 20.0%	30 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk daerah pinggiran golongan II, terdapat kecenderungan bahwa bagi penduduk Ngaliyan, sebanyak 18,6 % mengemukakan alasan pindah supaya dekat dengan tempat kerja dengan alasan memilih hunian di wilayah Ngaliyan karena harga rumahnya relatif lebih murah dengan nilai korelasi $r = 0,743$ yang berarti bahwa hubungan antara alasan pindah dengan alasan pemilihan hunian di Ngaliyan kuat, yang ditunjang dengan nilai chi-square = 52,836 ; df = 16 (chi-square_{tabel} = 26,296) yang berarti ada keterkaitan antara alasan pindah dengan alasan pemilihan hunian. Sedangkan bagi penduduk Mijen, sebanyak 17,9 % mengemukakan alasan pindah karena baru berumah tangga dengan alasan memilih hunian di wilayah kecamatan Mijen karena tempatnya strategis untuk usaha dengan nilai

korelasi $r = 0,760$ yang berarti hubungan antara alasan pindah dengan alasan pemilihan hunian di Mijen kuat, yang ditunjang dengan nilai $\chi^2 = 53,445$; $df = 25$ ($\chi^2_{\text{tabel}} = 37,652$) yang berarti ada keterkaitan antara alasan pindah dengan alasan pemilihan hunian. Dan bagi penduduk wilayah Kecamatan Gunungpati sebanyak 30 % penduduk Gunungpati mengemukakan alasan pindah karena baru berumah tangga dengan alasan memilih hunian di wilayah Kecamatan Gunungpati karena harga rumahnya relatif lebih murah dengan nilai korelasi $r = 0,648$ yang berarti hubungan alasan pindah dengan alasan pemilihan hunian di Gunungpati cukup kuat, tetapi nilai $\chi^2 = 21,736$; $df = 16$ ($\chi^2_{\text{tabel}} = 26,296$) yang berarti bagi penduduk Gunungpati alasan pindah tidak ada keterkaitannya dengan alasan pemilihan hunian.

5.1.3 Analisis Hub. Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Hunian Bagi Golongan III

Untuk mengetahui alasan penduduk pindah ke daerah pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Mijen dan Kecamatan Gunungpati) bagi penduduk golongan III maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan utama kepindahan dan alasan utama memilih tempat tinggal didaerah pinggiran yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.7 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Ngaliyan Gol. III

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian					TOTAL
	Dekat jalan raya	Harga murah	Strategis utk usaha	Warisan	Lainnya	
Dekat tempat kerja	5 19.2%		1 3.8%			6 23.1%
Baru berumah tangga		7 26.9%	5 19.2%			12 46.2%
Ingin tanah lebih luas	1 3.8%		3 11.5%	1 3.8%	3 11.5%	8 30.8%

TOTAL	6 23.1%	7 26.9%	9 34.6%	1 3.8%	3 11.5%	26 100%
-------	------------	------------	------------	-----------	------------	------------

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

**Tabel 5.8 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Mijen Gol. III**

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian				TOTAL
	Dekat jalan raya	Dilewati Angk. Umum	Harga murah	Strategis utk usaha	
Dekat tempat kerja	7 25.9%				7 25.9%
Dekat sekolah anak	1 3.7%	1 3.7%			2 7.4%
Ingin buka usaha		1 3.7%	3 11.1%		4 14.8%
Baru berumah tangga			5 18.5%	2 7.4%	7 25.9%
Ingin tanah lebih luas			4 14.8%	1 3.7%	5 18.5%
Tdk ada pilihan lain	1 3.7%		1 3.7%		2 7.4%
TOTAL	9 33.3%	2 7.4%	13 48.1%	3 11.1%	27 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

**Tabel 5.9 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Gunungpati Gol. III**

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian				TOTAL
	Dekat jalan raya	Harga murah	Strategis utk usaha	Lainnya	
Ingin buka usaha		3 18.8%			3 18.8%
Baru berumah tangga	1 6.3%	5 31.3%		1 6.3%	7 43.8%
Ingin tanah lebih luas		1 6.3%	2 12.5%		3 18.8%
Tdk ada pilihan lain		1 6.3%		2 12.5%	3 18.8%
TOTAL	1 6.3%	10 62.5%	2 12.5%	3 18.8%	16 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk daerah pinggiran golongan III, terdapat kecenderungan bagi penduduk Ngaliyan, sebanyak 26,9 % mengemukakan alasan pindah karena baru berumah tangga dengan alasan memilih hunian di wilayah Kecamatan Ngaliyan karena harga rumahnya relatif lebih murah dengan nilai korelasi $r = 0,735$ yang berarti bahwa hubungan antara alasan pindah dengan alasan pemilihan hunian di Ngaliyan kuat, yang ditunjang dengan nilai chi-square = 30,514 ; $df = 8$ (chi-square_{tabel} = 15,507) yang berarti bahwa ada keterkaitan antara alasan pindah dengan alasan pemilihan hunian. Sedangkan bagi penduduk Mijen, sebanyak 25,9 % mengemukakan alasan pindah supaya dekat dengan tempat kerja dengan alasan memilih hunian di wilayah kecamatan Mijen karena lokasinya dekat dengan jalan raya dengan nilai korelasi $r = 0,746$ yang berarti bahwa hubungan antara alasan pindah dengan alasan pemilihan hunian di Mijen kuat, yang ditunjang dengan nilai chi-square = 33,843 ; $df = 15$ (chi-square_{tabel} = 24,996) yang berarti ada keterkaitan antara alasan pindah dengan alasan pemilihan hunian. Dan bagi penduduk wilayah Kecamatan Gunungpati sebanyak 31,3 % mengemukakan alasan pindah karena baru berumah tangga dengan alasan memilih hunian di wilayah Kecamatan Gunungpati karena harga rumahnya relatif lebih murah dengan nilai korelasi $r = 0,712$ yang berarti hubungan antara alasan pindah dengan alasan pemilihan hunian di Gunungpati kuat, yang ditunjang dengan nilai chi-square = 16,406 ; $df = 9$ (chi-square_{tabel} = 16,118) yang berarti ada keterkaitan antara alasan pindah dengan alasan pemilihan hunian.

5.1.4 Alasan Pindah, Alasan Tinggal dan Jenis Pekerjaan Bagi Golongan I

Untuk mengetahui alasan penduduk memilih hunian di daerah pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Mijen dan Kecamatan Gunungpati) yang dikaitkan dengan jenis pekerjaan bagi

penduduk golongan I, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan utama kepindahan dan alasan utama memilih tempat tinggal didaerah pinggiran berdasarkan jenis pekerjaannya yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.10 Jenis Pekerjaan, Alasan Pindah dan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Ngaliyan Gol. I

JENIS PEKERJAAN	Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian di Ngaliyan					TOTAL
		Dkt jalan raya	Harga murah	Strategis	Warisan	Lainnya	
Peg. Negeri	Dkt tempat kerja		1 1,4%				1 1,4%
Peg. Swasta	Dkt tempat kerja	12 16,2%	2 2,7%				14 18,9%
	Ingin buka usaha		1 1,4%				1 1,4%
	Tdk ada Pil. Lain		1 1,4%				1 1,4%

Tabel 5.10 Jenis Pekerjaan, Alasan Pindah dan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Ngaliyan Gol. I (Lanjutan)

JENIS PEKERJAAN	Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian di Ngaliyan					TOTAL
		Dkt jalan raya	Harga murah	Strategis	Warisan	Lainnya	
Wiraswasta	Dkt tempat kerja		7 9,5%				7 9,5%
	Ingin buka usaha	1 1,4%	8 10,8%				9 12,2%
	Tdk ada Pil. Lain	1 1,4%					1 1,4%
Petani	Baru rumah tangga		1 1,4%	2 2,7%			3 4,1%
Lainnya	Baru rumah tangga		1 1,4%	1 1,4%	1 1,4%	11 14,9%	14 18,9%
	Tdk ada Pil. Lain				1 1,4%		1 1,4%
TOTAL		14 18,9%	29 39,2%	12 16,2%	6 8,1%	13 17,6%	74 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.11 Jenis Pekerjaan, Alasan Pindah dan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Mijen Gol. I

JENIS PEKERJAAN	Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian di Mijen						TOTAL
		Dkt jalan raya	Dilewati Angk. Umum	Harga murah	Strategis	Warisan	Lainnya	
Peg. Negeri	Dkt tempat kerja	6 8.5%		1 1.4%				7 9.9%
	Dkt sekolah anak	1 1.4%	1 1.4%					2 2.8%
	Ingin buka usaha				1 1.4%			1 1.4%
Peg. Swasta	Dkt tempat kerja				1 1.4%			1 1.4%
	Ingin buka usaha		1 1.4%	7 9.9%	6 8.5%			14 19.7%
	Baru rumah tangga				3 4.2%			3 4.2%
ABRI	Baru rumah tangga				2 2.8%			2 2.8%
Wiraswasta	Baru rumah tangga			11 15.5%	5 7.0%	2 2.8%		18 25.4%
Petani	Baru rumah tangga			1 1.4%				1 1.4%
Lainnya	Baru rumah tangga			1 1.4%				1 1.4%
	Tdk ada Pil. Lain			2 2.8%		1 1.4%	3 4.2%	6 8.5%
TOTAL		7 9.9%	2 2.8%	34 47.9%	19 26.8%	6 8.5%	3 4.2%	71 100%

Tabel 5.12 Jenis Pekerjaan, Alasan Pindah dan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Gunungpati Gol. I

JENIS PEKERJAAN	Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian di Ngaliyan					TOTAL
		Dkt jalan raya	Harga murah	Strategis	Warisan	Lainnya	
Peg. Negeri	Dkt tempat kerja	1 2,3%	1 2,3%				2 4,5%
	Tdk ada Pil. Lain	1 2,3%					1 2,3%
Peg. Swasta	Dkt tempat kerja	1 2,3%	1 2,3%				2 4,5%
	Ingin buka usaha		2 4,5%	1 2,3%			3 6,8%
	Baru rumah tangga		2 4,5%	3 6,8%			5 11,4%
	Tdk ada		1				1

	Pil. Lain		2,3%				2,3%
Wiraswasta	Ingin buka usaha		1 2,3%				1 2,3%
	Baru rumah tangga		7 15,9%	2 4,5%		1 2,3%	10 22,7%
Petani	Baru rumah tangga				1 2,3%		1 2,3%
Lainnya	Baru rumah tangga		9 20,5%		2 4,5%		11 25,0%
	Ingin tanah lebih luas					4 9,1%	4 9,1%
	Tdk ada Pil. Lain					1 2,3%	1 2,3%
TOTAL		3 6,8%	26 59,1%	6 13,6%	3 6,8%	6 13,6%	44 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk daerah pinggiran golongan I, bagi penduduk Ngaliyan, sebanyak 16,2 % penduduk dengan pekerjaan pegawai swasta mengemukakan alasan pindah supaya dekat tempat kerja dengan alasan memilih hunian di wilayah Kecamatan Ngaliyan karena lokasinya dekat dengan jalan raya. Nilai korelasi $r = 0,576$ menunjukkan bahwa hubungan antara jenis pekerjaan dengan alasan pemilihan hunian tidak kuat, yang berarti bagi penduduk Ngaliyan golongan I, jenis pekerjaan tidak begitu berpengaruh terhadap pemilihan hunian. Sedangkan bagi penduduk Mijen golongan I, sebanyak 15,5 % penduduk dengan pekerjaan wiraswasta mengemukakan alasan pindah baru berumah tangga dengan alasan memilih hunian di wilayah kecamatan Mijen karena harga rumahnya relatif murah dengan nilai korelasi $r = 0,769$ (hubungan kuat); yang berarti jenis pekerjaan akan mempengaruhi penduduk Mijen untuk pindah dan menentukan lokasi hunian. Dan bagi penduduk wilayah Kecamatan Gunungpati sebanyak 20,5 % penduduk dengan jenis pekerjaan lainnya mengemukakan alasan pindah karena baru berumah tangga dengan alasan memilih hunian di wilayah Kecamatan Gunungpati karena harga rumahnya relatif lebih

murah dengan nilai korelasi $r = 0,707$ (hubungan kuat), yang berarti jenis pekerjaan akan mempengaruhi penduduk Gunungpati untuk pindah dan menentukan lokasi hunian.

5.1.5 Alasan Pindah, Alasan Tinggal dan Jenis Pekerjaan Bagi Golongan II

Untuk mengetahui alasan penduduk memilih hunian di daerah pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Mijen dan Kecamatan Gunungpati) yang dikaitkan dengan jenis pekerjaan bagi penduduk golongan II, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan utama kepindahan dan alasan utama memilih tempat tinggal di daerah pinggiran berdasarkan jenis pekerjaannya yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.13 Jenis Pekerjaan, Alasan Pindah dan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Ngaliyan Gol. II

JENIS PEKERJAAN	Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian di Ngaliyan					TOTAL
		Dkt jalan raya	Harga murah	Strategis	Warisan	Lainnya	
Peg. Negeri	Dkt tempat kerja	2 4.7%					2 4.7%
	Tdk ada Pil. Lain	1 2.3%					1 2.3%
Peg. Swasta	Dkt tempat kerja	5 11.6%	8 18.6%	1 2.3%			14 32.6%
	Ingin buka usaha			1 2.3%			1 2.3%
Wiraswasta	Dkt tempat kerja			1 2.3%			1 2.3%
	Ingin buka usaha			4 9.3%	1 2.3%		5 11.6%
	Tdk ada Pil. Lain			1 2.3%			1 2.3%
Petani	Baru rumah tangga			1 2.3%			1 2.3%
Lainnya	Baru rumah tangga			1 2.3%		1 2.3%	2 4.7%
	Ingin tanah lebih luas			1 2.3%			1 2.3%
TOTAL		8	8	13	4	10	43

	18.6%	18.6%	30.2%	9.3%	23.3%	100%
--	-------	-------	-------	------	-------	------

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.14 Jenis Pekerjaan, Alasan Pindah dan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Mijen Gol. II

JENIS PEKERJAAN	Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian di Mijen						TOTAL
		Dkt jalan raya	Dilewati Angk. Umum	Harga murah	Strategis	Warisan	Lainnya	
Peg. Negeri	Dkt tempat kerja	3 7,7%						3 7,7%
	Baru rumah tangga			1 2,6%				1 2,6%
	Tdk ada Pil. Lain						1 2,6%	1 2,6%
Peg. Swasta	Dkt tempat kerja			1 2,6%				1 2,6%
	Ingin buka usaha	1 2,6%	3 7,7%	2 5,1%				6 15,4%
	Baru rumah tangga			1 2,6%				1 2,6%
	Tdk ada Pil. Lain			2 5,1%				2 5,1%
ABRI	Baru rumah tangga				1 2,6%			1 2,6%
Wiraswasta	Dkt tempat kerja			1 2,6%				1 2,6%
	Ingin buka usaha			1 2,6%				1 2,6%
	Baru rumah tangga			4 10,3%	5 12,8%			9 23,1%
Petani	Baru rumah tangga				1 2,6%			1 2,6%
Lainnya	Ingin buka usaha			1 2,6%				1 2,6%
	Tdk ada Pil. Lain					1 2,6%	1 2,6%	2 5,1%
TOTAL		6 15,4%	3 7,7%	17 43,6%	7 17,9%	3 7,7%	3 7,7%	39 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

**Tabel 5.15 Jenis Pekerjaan, Alasan Pindah dan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Gunungpati Gol. II**

JENIS PEKERJAAN	Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian di Gunungpati				TOTAL
		Dkt jalan raya	Harga murah	Strategis	Lainnya	
Peg. Negeri	Ingin buka usaha		1 3,3%			1 3,3%
	Baru rumah tangga		1 3,3%			1 3,3%
	Tdk ada Pil. Lain	1 3,3%				1 3,3%

**Tabel 5.15 Jenis Pekerjaan, Alasan Pindah dan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Gunungpati Gol. II (Lanjutan)**

JENIS PEKERJAAN	Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian di Gunungpati				TOTAL
		Dkt jalan raya	Harga murah	Strategis	Lainnya	
Peg. Swasta	Dkt tempat kerja		4 13,3%			4 13,3%
	Ingin buka usaha			1 3,3%		1 3,3%
	Baru rumah tangga		3 10,0%		2 6,7%	5 16,7%
	Tdk ada Pil. Lain			1 3,3%		1 3,3%
Wiraswasta	Baru rumah tangga		3 10,0%		1 3,3%	4 13,3%
	Ingin tanah lebih luas		2 6,7%			2 6,7%
	Tdk ada Pil. Lain		1 3,3%			1 3,3%
Petani	Tdk ada Pil. Lain				1 3,3%	1 3,3%
Lainnya	Dkt tempat kerja	1 3,3%				1 3,3%
	Baru rumah tangga		2 6,7%			2 6,7%
	Tdk ada Pil. Lain	1 3,3%			2 6,7%	3 10,0%
TOTAL		3 10,0%	18 60,0%	2 6,7%	6 20,0%	30 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk daerah pinggiran golongan II, bagi penduduk Ngaliyan, sebanyak 18,6 % penduduk dengan pekerjaan pegawai swasta mengemukakan alasan pindah supaya dekat tempat kerja dengan alasan memilih hunian di wilayah Kecamatan Ngaliyan karena harga rumahnya relatif murah dengan nilai korelasi $r = 0,607$ (hubungan cukup kuat), yang berarti jenis pekerjaan bagi penduduk Ngaliyan golongan II cukup berpengaruh terhadap alasan pindah dan pemilihan hunian. Sedangkan bagi penduduk Mijen, sebanyak 12,8 % penduduk dengan pekerjaan wiraswasta mengemukakan alasan pindah baru berumah tangga dengan alasan memilih hunian di wilayah kecamatan Mijen karena lokasinya strategis untuk usaha dengan nilai korelasi $r = 0,816$ (hubungan kuat), yang berarti jenis pekerjaan bagi penduduk Mijen sangat berpengaruh terhadap alasan pindah dan pemilihan hunian. Dan bagi penduduk wilayah Kecamatan Gunungpati sebanyak 13,3 % penduduk dengan pekerjaan pegawai swasta mengemukakan alasan pindah supaya dekat dengan tempat kerja dengan alasan memilih hunian di wilayah Kecamatan Gunungpati karena harga rumahnya relatif lebih murah dengan nilai korelasi $r = 0,756$ (hubungan kuat), yang berarti bahwa jenis pekerjaan bagi penduduk Gunungpati sangat berpengaruh terhadap alasan pindah dan pemilihan hunian.

5.1.6 Alasan Pindah, Alasan Tinggal dan Jenis Pekerjaan Bagi Golongan III

Untuk mengetahui alasan penduduk memilih hunian di daerah pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Mijen dan Kecamatan Gunungpati) yang dikaitkan dengan jenis pekerjaan bagi penduduk golongan III, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan utama kepindahan dan alasan utama memilih tempat tinggal di daerah pinggiran berdasarkan jenis pekerjaannya yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

**Tabel 5.16 Jenis Pekerjaan, Alasan Pindah dan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Ngaliyan Gol. III**

JENIS PEKERJAAN	Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian di Ngaliyan				TOTAL
		Dkt jalan raya	Harga murah	Strategis	Warisan	
Peg. Negeri	Dkt tempat kerja	4 15.4%				4 15.4%
	Baru rumah tangga			1 3.8%		1 3.8%
	Ingin tanah lebih luas	1 3.8%				1 3.8%
Peg. Swasta	Baru rumah tangga		5 19.2%	2 7.7%		7 26.9%
Wiraswasta	Dkt tempat kerja	1 3.8%		1 3.8%		2 7.7%
	Baru rumah tangga		1 3.8%	1 3.8%		2 7.7%
	Ingin tanah lebih luas				1 3.8%	1 3.8%
Petani	Baru rumah tangga			1 3.8%		1 3.8%
TOTAL		6 23.1%	7 26.9%	9 34.6%	1 3.8%	26 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

**Tabel 5.17 Jenis Pekerjaan, Alasan Pindah dan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Mijen Gol. III**

JENIS PEKERJAAN	Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian di Mijen				TOTAL
		Dkt jalan raya	Dilewati Angk. Umum	Harga murah	Strategis	
Peg. Negeri	Dkt tempat kerja	5 18,5%				5 18,5%
	Baru rumah tangga			2 7,4%		2 7,4%
Peg. Swasta	Dekat sekolah anak	1 3,7%	1 3,7%			2 7,4%
	Ingin buka usaha		1 3,7%	2 7,4%		3 11,1%
	Baru rumah tangga			1 3,7%	1 3,7%	2 7,4%
	Ingin tanah lebih luas			1 3,7%		1 3,7%
	Tdk ada Pil. Lain	1 3,7%				1 3,7%

Wiraswasta	Baru rumah tangga			2 7,4%	1 3,7%	3 11,1%
Lainnya	Dkt tempat kerja	1 3,7%				1 3,7%
	Ingin buka usaha			1 3,7%		1 3,7%
TOTAL		9 33,3%	2 7,4%	13 48,1%	3 11,1%	27 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.18 Jenis Pekerjaan, Alasan Pindah dan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Gunungpati Gol. III

JENIS PEKERJAAN	Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian di Gunungpati				TOTAL
		Dkt jalan raya	Harga murah	Strategis	Lainnya	
Peg. Negeri	Ingin buka usaha		1 6,3%			1 6,3%
	Baru rumah tangga	1 6,3%	3 18,8%			4 25,0%
	Tdk ada Pil. Lain				2 12,5%	2 12,5%
Peg. Swasta	Ingin buka usaha		1 6,3%			1 6,3%
	Baru rumah tangga		2 12,5%			2 12,5%
	Ingin tanah lebih luas		1 6,3%	1 6,3%		2 12,5%

Tabel 5.18 Jenis Pekerjaan, Alasan Pindah dan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Kecamatan Gunungpati Gol. III (Lanjutan)

JENIS PEKERJAAN	Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian di Gunungpati				TOTAL
		Dkt jalan raya	Harga murah	Strategis	Lainnya	
Wiraswasta	Ingin buka usaha		1 6,3%			1 6,3%
	Baru rumah tangga				1 6,3%	1 6,3%
Lainnya	Ingin tanah lebih luas			1 6,3%		1 6,3%
TOTAL		1 6,3%	10 62,5%	2 12,5%	3 18,8%	16 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk daerah pinggiran golongan III, bagi penduduk Ngaliyan, sebanyak 15,4 % penduduk dengan pekerjaan pegawai negeri mengemukakan alasan pindah supaya dekat tempat kerja dengan alasan memilih hunian di wilayah Kecamatan Ngaliyan karena lokasinya dekat dengan jalan raya dengan nilai korelasi $r = 0,775$ (hubungan kuat), yang berarti jenis pekerjaan bagi penduduk Ngaliyan mempengaruhi alasan pindah dan pemilihan lokasi hunian. Sedangkan bagi penduduk Mijen, sebanyak 18,5 % penduduk dengan pekerjaan pegawai negeri mengemukakan alasan pindah supaya dekat tempat kerja dengan alasan memilih hunian di wilayah kecamatan Mijen karena lokasinya dekat dengan jalan raya dengan nilai korelasi $r = 0,761$ (hubungan kuat), yang berarti jenis pekerjaan bagi penduduk Mijen mempengaruhi alasan untuk pindah dan pemilihan lokasi hunian. Dan bagi penduduk Kecamatan Gunungpati sebanyak 12,5 % penduduk dengan pekerjaan pegawai negeri mengemukakan alasan pindah tidak ada pilihan lain dengan alasan memilih hunian di wilayah Kecamatan Gunungpati karena alasan lainnya dengan nilai korelasi $r = 0,718$ (hubungan kuat), yang berarti jenis pekerjaan bagi penduduk Gunungpati mempengaruhi alasan untuk pindah dan pemilihan lokasi hunian.

5.2 Analisis Pola Perjalanan Transportasi Penduduk Daerah Pinggiran

Untuk mengetahui pola perjalanan transportasi penduduk daerah pinggiran (dalam hal ini data diambil dari Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Mijen dan Kecamatan Gunungpati) maka dilakukan analisa klasifikasi silang terhadap variabel - variabel bebas yang mempunyai pengaruh kuat terhadap pola perjalanan transportasi. Variabel – variabel tersebut yaitu sebaran pergerakan, jarak dan waktu tempuh perjalanan,

moda yang digunakan, jumlah pendapatan, kepemilikan kendaraan dan biaya transportasi.

5.2.1 Analisa Pemilihan Hunian dengan Sebaran Perjalanan Bagi Golongan I

Untuk mengetahui sebaran tujuan perjalanan dari penduduk daerah pinggiran golongan I, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan memilih hunian di daerah pinggiran dengan lokasi tujuan perjalanannya yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.19 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Ngaliyan Gol. I

Alasan memilih hunian	Sebaran Pergerakan							TOTAL
	Ngaliyan	Mijen	Tugu	Smg Barat	Lainnya (kota Smg)	Pusat kota	Luar kota	
Dekat jalan raya	5 6.8%	2 2.7%	1 1.4%	1 1.4%	4 5.4%	1 1.4%		14 18.9%
Harga rumah murah	7 9.5%	2 2.7%	3 4.1%	5 6.8%	9 12.2%	2 2.7%	1 1.4%	29 39.2%
Strategis utk usaha	4 5.4%	1 1.4%	1 1.4%		5 6.8%	1 1.4%		12 16.2%
Warisan	1 1.4%		1 1.4%		3 4.1%	1 1.4%		6 8.1%
Lainnya	2 2.7%		1 1.4%	3 4.1%	6 8.1%		1 1.4%	13 17.6%
TOTAL	19 25.7%	5 6.8%	7 9.5%	9 12.2%	27 36.5%	5 6.8%	2 2.7%	74 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.20 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Mijen Gol. I

ALASAN TINGGAL	SEBARAN PERGERAKAN					TOTAL
	Ngaliyan	Mijen	Tugu	Smg Barat	Luar kota	
Dekat jalan raya		5 7.0%	1 1.4%	1 1.4%		7 9.9%
Dilewati Angk. Umum		2 2.8%				2 2.8%
Harga rumah murah	10 14.1%	17 23.9%		4 5.6%	3 4.2%	34 47.9%
Strategis utk usaha	5	11		1	2	19

	7.0%	15.5%		1.4%	2.8%	26.8%
Warisan		4 5.6%		1 1.4%	1 1.4%	6 8.5%
Lainnya	1 1.4%	2 2.8%				3 4.2%
TOTAL	16 22.5%	41 57.7%	1 1.4%	7 9.9%	6 8.5%	71 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.21 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Gunungpati Gol. I

Jenis Pekerjaan	Sebaran Pergerakan						TOTAL
	Ngaliyan	Gnpati	Tugu	Smg Barat	Lainnya (kota Smg)	Luar kota	
Dekat jalan raya		1 2.3%				2 4.5%	3 6.8%
Harga rumah murah	2 4.5%	14 31.8%		3 6.8%	4 9.1%	3 6.8%	26 59.1%
Strategis utk usaha		5 11.4%			1 2.3%		6 13.6%
Warisan		1 2.3%		1 2.3%	1 2.3%		3 6.8%
Lainnya		2 4.5%	1 2.3%		2 4.5%	1 2.3%	6 13.6%
TOTAL	2 4.5%	23 52.3%	1 2.3%	4 9.1%	8 18.2%	6 13.6%	44 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk daerah pinggiran, terdapat sebanyak 36,5 % penduduk Ngaliyan golongan I yang tujuan perjalanan sehari – harinya tersebar ke berbagai kecamatan di kota Semarang dengan nilai korelasi $r = 0,400$ yang berarti jenis pekerjaan dari penduduk Ngaliyan pengaruhnya kecil terhadap tujuan perjalanan. Hal ini ditunjang dengan nilai $\chi^2 = 14,058$; $df = 24$ ($\chi^2_{tabel} = 36,415$) yang berarti tidak ada keterkaitan antara jenis pekerjaan dengan tujuan perjalanan. Sedangkan bagi penduduk Mijen, sebanyak 57,7 % penduduk Mijen golongan I tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Mijen dengan nilai korelasi $r = 0,448$ yang berarti jenis pekerjaan penduduk Mijen pengaruhnya kecil terhadap

tujuan perjalanan. Hal ini ditunjang dengan nilai chi-square = 17,877 ; df = 20 (chi-square _{tabel} = 31,410) yang berarti tidak ada keterkaitan antara jenis pekerjaan dengan tujuan perjalanan. Dan bagi penduduk Gunungpati sebanyak 52,3 % penduduk tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Gunungpati dengan nilai r = 0,581 yang berarti jenis pekerjaan penduduk Gunungpati pengaruhnya kecil terhadap tujuan perjalanan. Hal ini ditunjang dengan nilai chi-square = 22,475 ; df = 20 (chi-square _{tabel} = 31,410) yang berarti tidak ada keterkaitan antara jenis pekerjaan dengan tujuan perjalanan.

5.2.2 Analisa Pemilihan Hunian dengan Sebaran Perjalanan Bagi Golongan II

Untuk mengetahui sebaran pergerakan dari penduduk daerah pinggiran golongan II, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan memilih hunian di daerah pinggiran dengan lokasi tujuan perjalanannya yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.22 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Ngaliyan Gol. II

ALASAN TINGGAL	SEBARAN PERGERAKAN						TOTAL
	Ngaliyan	Tugu	Smg Barat	Lainnya (kota Smg)	Pusat kota	Luar kota	
Dekat jalan raya	3 7.0%		2 4.7%	2 4.7%		1 2.3%	8 18.6%
Harga rumah murah	2 4.7%	1 2.3%	1 2.3%	3 7.0%	1 2.3%		8 18.6%
Strategis utk usaha	5 11.6%		3 7.0%	5 11.6%			13 30.2%
Warisan	1 2.3%			3 7.0%			4 9.3%
Lainnya	4 9.3%		1 2.3%	5 11.6%			10 23.3%
TOTAL	15 34.9%	1 2.3%	7 16.3%	18 41.9%	1 2.3%	1 2.3%	43 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.23 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Mijen Gol. II

ALASAN TINGGAL	SEBARAN PERGERAKAN					TOTAL
	Ngaliyan	Mijen	Smg Barat	Pusat kota	Luar kota	
Dekat jalan raya		5 12.8%	1 2.6%			6 15.4%
Dilewati Angk. Umum			1 2.6%	1 2.6%	1 2.6%	3 7.7%
Harga rumah murah	1 2.6%	9 23.1%	2 5.1%	2 5.1%	3 7.7%	17 43.6%
Strategis utk usaha	3 7.7%	2 5.1%	2 5.1%			7 17.9%
Warisan		3 7.7%				3 7.7%
Lainnya	1 2.6%	1 2.6%			1 2.6%	3 7.7%
TOTAL	5 12.8%	20 51.3%	6 15.4%	3 7.7%	5 12.8%	39 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.24 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Gunungpati Gol. II

Jenis Pekerjaan	Sebaran Pergerakan				TOTAL
	Gnpati	Smg Barat	Lainnya (kota Smg)	Luar kota	
Dekat jalan raya	1 3.3%		1 3.3%	1 3.3%	3 10.0%
Harga rumah murah	12 40.0%		2 6.7%	4 13.3%	18 60.0%
Strategis utk usaha	1 3.3%	1 3.3%			2 6.7%
Warisan	1 3.3%				1 3.3%
Lainnya	2 6.7%	1 3.3%	3 10.0%		6 20.0%
TOTAL	17 56.7%	2 6.7%	6 20.0%	5 16.7%	30 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk daerah pinggiran, terdapat sebanyak 41,9 % penduduk Ngaliyan golongan II yang tujuan perjalanan sehari – harinya tersebar ke berbagai kecamatan di kota Semarang dengan nilai korelasi $r = 0,534$ yang berarti jenis pekerjaan penduduk Ngaliyan pengaruhnya kecil terhadap tujuan perjalanan. Hal ini ditunjang dengan nilai $\chi^2 = 17,129$; $df = 20$ ($\chi^2_{\text{tabel}} = 31,410$), yang berarti tidak ada keterkaitan antara jenis pekerjaan dengan tujuan perjalanan. Sedangkan bagi penduduk Mijen, sebanyak 51,3 % penduduk Mijen golongan I tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Mijen dengan nilai korelasi $r = 0,620$ yang berarti jenis pekerjaan berpengaruh terhadap tujuan perjalanan tetapi pengaruhnya kecil, yang ditunjukkan dengan nilai $\chi^2 = 24,333$; $df = 20$ ($\chi^2_{\text{tabel}} = 31,410$). Dan bagi penduduk Gunungpati sebanyak 56,7 % penduduk tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Gunungpati dengan nilai korelasi $r = 0,591$ yang berarti jenis pekerjaan tidak mempengaruhi tujuan perjalanan. Hal ini dikuatkan dengan nilai $\chi^2 = 16,141$; $df = 12$ ($\chi^2_{\text{tabel}} = 21,026$), yang berarti tidak ada keterkaitan antara jenis pekerjaan dengan tujuan perjalanannya.

5.2.3 Analisa Pemilihan Hunian dengan Sebaran Perjalanan Bagi Golongan III

Untuk mengetahui sebaran pergerakan dari penduduk daerah pinggiran golongan III, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan memilih hunian di daerah pinggiran dengan lokasi tujuan perjalanannya yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.25 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Ngaliyan Gol. III

ALASAN TINGGAL	SEBARAN PERGERAKAN						TOTAL
	Ngaliyan	Gnpati	Smg Barat	Lainnya (kota Smg)	Pusat kota	Luar kota	
Dekat jalan raya	1 3.8%	1 3.8%		4 15.4%			6 23.1%
Harga rumah murah	3 11.5%		1 3.8%	2 7.7%		1 3.8%	7 26.9%
Strategis utk usaha	3 11.5%			2 7.7%	2 7.7%	2 7.7%	9 34.6%
Warisan	1 3.8%						1 3.8%
Lainnya	1 3.8%				1 3.8%	1 3.8%	3 11.5%
TOTAL	9 34.6%	1 3.8%	1 3.8%	8 30.8%	3 11.5%	4 15.4%	26 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.26 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Mijen Gol. III

ALASAN TINGGAL	SEBARAN PERGERAKAN					TOTAL
	Ngaliyan	Mijen	Smg Barat	Pusat kota	Luar kota	
Dekat jalan raya	2 7.4%	5 18.5%	1 3.7%		1 3.7%	9 33.3%
Dilewati Angk. Umum		2 7.4%				2 7.4%
Harga rumah murah	1 3.7%	6 22.2%	2 7.4%	2 7.4%	2 7.4%	13 48.1%
Strategis utk usaha		1 3.7%		2 7.4%		3 11.1%
TOTAL	3 11.1%	14 51.9%	3 11.1%	4 14.8%	3 11.1%	27 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.27 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Gunungpati Gol. III

Jenis Pekerjaan	Sebaran Pergerakan				TOTAL
	Gnpati	Lainnya (kota Smg)	Pusat kota	Luar kota	
Dekat jalan raya		1 6.3%			1 6.3%

Harga rumah murah	7 43.8%	1 6.3%	1 6.3%	1 6.3%	10 62.5%
Strategis utk usaha	2 12.5%				2 12.5%
Lainnya	1 6.3%	2 12.5%			3 18.8%
TOTAL	10 62.5%	4 25.0%	1 6.3%	1 6.3%	16 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk daerah pinggiran, terdapat sebanyak 34,6 % penduduk Ngaliyan golongan III tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Ngaliyan dengan nilai korelasi $r = 0,636$ yang berarti jenis pekerjaan penduduk Ngaliyan mempengaruhi tujuan perjalanan, tetapi keterkaitannya kecil yang ditunjukkan dengan nilai $\chi^2 = 17,677$; $df = 20$ ($\chi^2_{tabel} = 31,410$). Sedangkan bagi penduduk Mijen, sebanyak 51,9 % penduduk Mijen golongan III tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Mijen dengan nilai korelasi $r = 0,547$ yang berarti jenis pekerjaan penduduk Mijen pengaruhnya kecil terhadap tujuan perjalanan. Hal ini ditunjang dengan nilai $\chi^2 = 11,505$; $df = 12$ ($\chi^2_{tabel} = 21,026$). Dan bagi penduduk Gunungpati golongan III, sebanyak 62,5 % penduduk tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Gunungpati dengan nilai korelasi $r = 0,589$ yang berarti jenis pekerjaan pengaruhnya kecil terhadap tujuan perjalanan. Hal ini ditunjang dengan nilai $\chi^2 = 8,507$; $df = 9$ ($\chi^2_{tabel} = 16,929$) yang berarti tidak ada keterkaitan antara jenis pekerjaan dengan tujuan perjalanan.

5.2.4 Sebaran Pergerakan Penduduk Daerah Pinggiran

Berdasarkan analisa data sebaran pergerakan penduduk di kecamatan Ngaliyan dari ketiga golongan ekonomi, maka sebanyak 34,4 % tujuan perjalanan penduduk Ngaliyan tersebar ke berbagai wilayah

kecamatan di Kota Semarang. Sedangkan bagi penduduk Mijen, sebanyak 49,6 % tujuan perjalanan sehari – hari penduduk Mijen hanya di sekitar wilayah kecamatan Mijen. Dan bagi penduduk kecamatan Gunungpati, sebanyak 42,5 % tujuan perjalanan sehari – hari hanya di sekitar wilayah kecamatan Gunungpati. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.28 dan Gambar 5.1, Gambar 5.2 dan Gambar 5.3.

Tabel 5.28 Sebaran Pergerakan

Sebaran Pergerakan (Kecamatan)	Penduduk Ngaliyan	%	Penduduk Mijen	%	Penduduk Gunungpati	%
Ngaliyan	31	24.8%	27	21.6%	11	9.2%
Mijen	11	8.8%	62	49.6%	7	5.8%
Gunungpati	8	6.4%	0	0.0%	51	42.5%
Tugu	0	0.0%	1	0.8%	1	0.8%
Semarang barat	17	13.6%	13	10.4%	9	7.5%
Ke Kec. Lain (msh kota Smg)	43	34.4%	4	3.2%	24	20.0%
Pusat kota (sekitar Simpang Lima)	8	6.4%	5	4.0%	4	3.3%
Luar kota	7	5.6%	13	10.4%	13	10.8%
	125	100%	125	100%	120	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

5.2.5 Analisa Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan dan Moda yang Digunakan Bagi Penduduk Golongan I

Untuk mengetahui moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan dari penduduk daerah pinggiran golongan I berdasarkan jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara Jumlah Pendapatan, kepemilikan kendaraan dengan moda yang digunakan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.29 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Penduduk Ngaliyan Gol. I

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA					TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Motor	Angk. umum	Lainnya	
< 500	Tidak punya	4 5.4%	1 1.4%		14 18.9%		19 25.7%
	Motor		1 1.4%	6 8.1%			7 9.5%

	Motor & Mobil					1 1.4%	1 1.4%
500 - 999	Tidak punya	3 4.1%				9 12.2%	12 16.2%
	Motor				14 18.9%	4 5.4%	18 24.3%
1.000 - 1.499	Tidak punya	3 4.1%					3 4.1%
	Motor			7 9.5%		1 1.4%	8 10.8%
	Mobil	1 1.4%					1 1.4%
1.500 - 1.999	Tidak punya	1 1.4%					1 1.4%
	Motor & Mobil		1 1.4%	2 2.7%		1 1.4%	4 5.4%
TOTAL		12 16.2%	3 4.1%	15 20.3%	28 37.8%	16 21.6%	74 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.30 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Mijen Gol. I

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Motor	Angk. umum	
< 500	Tidak punya	8 11.3%		3 4.2%	14 19.7%	25 35.2%
	Motor				1 1.4%	1 1.4%
500 - 999	Tidak punya	12 16.9%			3 4.2%	15 21.1%
	Motor		1 1.4%	10 14.1%	8 11.3%	19 26.8%

Tabel 5.30 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Mijen Gol. I (Lanjutan)

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Motor	Angk. umum	
1.000 - 1.499	Motor			5 7.0%	2 2.8%	7 9.9%
	Motor & Mobil			1 1.4%		1 1.4%
1.500 - 1.999	Motor				2 2.8%	2 2.8%
	Motor & Mobil	1 1.4%				1 1.4%
TOTAL		21 29.6%	1 1.4%	19 26.8%	30 42.3%	71 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

**Tabel 5.31 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Gunungpati Gol. I**

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Motor	Angk. umum	
< 500	Tidak punya	11 25.0%			10 22.7%	21 47.7%
	Motor	1 2.3%	1 2.3%	5 11.4%	1 2.3%	8 18.2%
500 - 999	Tidak punya	1 2.3%			1 2.3%	2 4.5%
	Motor			6 13.6%	4 9.1%	10 22.7%
1.000 - 1.499	Motor			1 2.3%		1 2.3%
	Motor & Mobil			1 2.3%		1 2.3%
1.500 – 1.999	Motor			1 2.3%		1 2.3%
TOTAL		13 29.5%	1 2.3%	14 31.8%	16 36.4%	44 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Bagi penduduk Ngaliyan golongan I terdapat 18,9 % penduduk yang berpenghasilan < Rp. 500.000,- dan tidak memiliki kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan angkutan umum, disamping itu juga terdapat 18,9 % penduduk Ngaliyan golongan I yang berpenghasilan Rp. 500.000,- s/d Rp. 999.000,- yang mempunyai sepeda motor menggunakan angkutan umum untuk melakukan perjalanan sehari-hari dengan nilai korelasi $r = 0,810$ yang berarti jumlah pendapatan mempengaruhi kepemilikan kendaraan pribadi dan moda yang digunakan.

Bagi penduduk Mijen golongan I terdapat sebanyak 19,7 % penduduk yang berpenghasilan < Rp. 500.000,- dan tidak memiliki kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan angkutan umum dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti jumlah pendapatan berpengaruh terhadap kepemilikan kendaraan pribadi dan moda yang digunakan. Sedangkan bagi penduduk Gunungpati golongan I, terdapat sebanyak 25 % penduduk yang berpenghasilan < Rp. 500.000,-

dan tidak memiliki kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan sehari-hari dengan berjalan kaki dengan nilai korelasi $r = 0,638$ yang berarti jumlah pendapatan mempengaruhi kepemilikan kendaraan dan moda yang digunakan.

5.2.6 Analisa Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan dan Moda yang Digunakan Bagi Penduduk Golongan II

Untuk mengetahui moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan dari penduduk daerah pinggiran golongan II berdasarkan jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara Jumlah Pendapatan, kepemilikan kendaraan dengan moda yang digunakan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 5.32 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Penduduk Ngaliyan Gol. II

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Motor	Mobil	Angk. Umum	
< 500	Tidak punya	1 2.3%			1 2.3%	2 4.7%
	Motor		3 7.0%		2 4.7%	5 11.6%
	Motor & Mobil		1 2.3%			1 2.3%
500 - 999	Motor		2 4.7%		1 2.3%	3 7.0%
1.000 - 1.499	Motor		7 16.3%		1 2.3%	8 18.6%
	Motor & Mobil		1 2.3%	1 2.3%		2 4.7%
1.500 - 1.999	Motor		17 39.5%		2 4.7%	19 44.2%
	Motor & Mobil				1 2.3%	1 2.3%
2.000 - 2.999	Motor				1 2.3%	1 2.3%
	Motor & Mobil		1 2.3%			1 2.3%
TOTAL		1 2.3%	32 74.4%	1 2.3%	9 20.9%	43 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.33 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Mijen Gol. II

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Motor	Mobil	Angk. umum	
500 - 999	Tidak punya	1 2.6%				1 2.6%
	Motor		9 23.1%	2 5.1%	2 5.1%	13 33.3%
1.000 - 1.499	Motor		11 28.2%		2 5.1%	13 33.3%
1.500 - 1.999	Motor		4 10.3%		1 2.6%	5 12.8%
	Mobil			3 7.7%		3 7.7%
	Motor & Mobil		1 2.6%	1 2.6%		2 5.1%
2.000 - 2.999	Motor & Mobil			2 5.1%		2 5.1%
TOTAL		1 2.6%	25 64.1%	8 20.5%	5 12.8%	39 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.34 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Gunungpati Gol. II

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Motor	Mobil	Angk. umum	
< 500	Tidak punya				1 3.3%	1 3.3%
	Motor				2 6.7%	2 6.7%
500 - 999	Tidak punya	1 3.3%			2 6.7%	3 10.0%
	Motor		5 16.7%		2 6.7%	7 23.3%
	Motor & Mobil			1 3.3%		1 3.3%
1.000 - 1.499	Motor		7 23.3%			7 23.3%
	Motor & Mobil			3 10.0%		3 10.0%
1.500 - 1.999	Motor & Mobil		1 3.3%	2 6.7%		3 10.0%
2.000 - 3.000	Motor & Mobil		2 6.7%			2 6.7%
> 3.000	Motor		1 3.3%			1 3.3%
TOTAL		1 3.3%	16 53.3%	6 20.0%	7 23.3%	30 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Bagi penduduk Ngaliyan golongan II terdapat sebanyak 39,5 % penduduk yang berpenghasilan Rp. 1.500.000,- s/d Rp. 1.999.000 dan memiliki sepeda motor dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan sepeda motor dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti jumlah pendapatan berpengaruh terhadap kepemilikan kendaraan pribadi dan moda yang digunakan. Bagi penduduk Mijen golongan II terdapat sebanyak 28,2 % penduduk yang berpenghasilan Rp. 1.000.000,- s/d Rp. 1.499.000,- dan memiliki sepeda motor dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan sepeda motor dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti jumlah pendapatan berpengaruh terhadap kepemilikan kendaraan pribadi dan moda yang digunakan. Sedangkan bagi penduduk Gunungpati golongan II, terdapat sebanyak 23,3 % penduduk yang berpenghasilan Rp. 1.000.000,- s/d Rp. 1.499.000,- dan memiliki sepeda motor dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan sepeda motor dengan nilai korelasi $r = 0,777$ yang berarti jumlah pendapatan berpengaruh terhadap kepemilikan kendaraan pribadi dan moda yang digunakan.

5.2.7 Analisa Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan dan Moda yang Digunakan Bagi Penduduk Golongan III

Untuk mengetahui moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan dari penduduk daerah pinggiran golongan III berdasarkan jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara Jumlah Pendapatan, kepemilikan kendaraan dengan moda yang digunakan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.35 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Ngaliyan Gol. III

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA			TOTAL
		Motor	Mobil	Angk. Umum	
500 - 999	Motor	3 11.5%			3 11.5%
	Motor & Mobil		1 3.8%	1 3.8%	2 7.7%
1.000 - 1.499	Motor & Mobil	2 7.7%			2 7.7%
1.500 - 1.999	Motor & Mobil	1 3.8%	4 15.4%		5 19.2%
2.000 - 2.999	Motor & Mobil	3 11.5%	2 7.7%		5 19.2%
> 3.000	Motor & Mobil	2 7.7%	7 26.9%		9 34.6%
TOTAL		11 42.3%	14 53.8%	1 3.8%	26 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.36 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Mijen Gol. III

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA			TOTAL
		Motor	Mobil	Angk. umum	
500 - 999	Tidak punya			1 3.7%	1 3.7%
1.000 - 1.499	Tidak punya			1 3.7%	1 3.7%
	Motor	2 7.4%			2 7.4%
	Motor & Mobil		1 3.7%		1 3.7%
1.500 - 1.999	Motor & Mobil	7 25.9%	3 11.1%		10 37.0%
2.000 - 2.999	Motor & Mobil	2 7.4%	4 14.8%		6 22.2%
> 3.000	Motor & Mobil	2 7.4%	4 14.8%		6 22.2%
TOTAL		13 48.1%	12 44.4%	2 7.4%	27 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

**Tabel 5.37 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Gunungpati Gol. III**

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA			TOTAL
		Motor	Mobil	Angk. umum	
1.000 - 1.499	Motor	1 6.3%			1 6.3%
	Mobil	1 6.3%			1 6.3%
	Motor & Mobil	1 6.3%			1 6.3%
1.500 - 1.999	Motor & Mobil	4 25.0%	1 6.3%		5 31.3%
2.000 - 3.000	Motor & Mobil	1 6.3%	2 12.5%	1 6.3%	4 25.0%
> 3.000	Motor & Mobil		4 25.0%		4 25.0%
TOTAL		8 50.0%	7 43.8%	1 6.3%	16 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Bagi penduduk Ngaliyan golongan III terdapat sebanyak 26,9 % penduduk yang berpenghasilan > Rp. 3.000.000,- dan memiliki sepeda motor dan mobil dalam melakukan perjalan sehari-hari menggunakan mobil dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti jumlah pendapatan berpengaruh terhadap kepemilikan kendaraan pribadi dan moda yang digunakan. Bagi penduduk Mijen golongan III terdapat sebanyak 25,9 % penduduk yang berpenghasilan Rp. 1.500.000,- s/d Rp. 1.99.000,- dan memiliki sepeda motor dan mobil dalam melakukan perjalan sehari-hari menggunakan sepeda motor dengan nilai korelasi $r = 0,816$ yang berarti jumlah pendapatan berpengaruh terhadap kepemilikan kendaraan pribadi dan moda yang digunakan. Sedangkan bagi penduduk Gunungpati golongan III, terdapat sebanyak 25 % penduduk yang berpenghasilan > Rp. 3.000.000,- dan memiliki sepeda motor dan mobil dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan mobil dengan nilai korelasi $r = 0,500$ yang berarti jumlah pendapatan kurang berpengaruh terhadap kepemilikan kendaraan pribadi dan moda yang digunakan.

5.2.8 Analisa Pemilihan Hunian dengan Jarak Perjalanan dan Moda yang Digunakan Bagi Penduduk Golongan I

Untuk mengetahui alasan pemilihan hunian penduduk daerah pinggiran golongan I berdasarkan jarak perjalanan ke tempat aktifitas sehari – hari dan moda yang digunakan, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara Analisa pemilihan hunian di daerah pinggiran dengan jarak perjalanan dan moda yang digunakan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.38 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda
Penduduk Ngaliyan Gol. I

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	MODA YG DIGUNAKAN					TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Sepeda motor	Angk. umum	Lainnya	
Dekat jalan raya	100-500 m				2 2,7%		2 2,7%
	500-1 km				4 5,4%		4 5,4%
	1-5 km				5 6,8%		5 6,8%
	5-10 km			1 1,4%	1 1,4%		2 2,7%
	>10 km			1 1,4%			1 1,4%
Harga rumah murah	100-500 m	1 1,4%		3 4,1%	1 1,4%		5 6,8%
	500-1 km			2 2,7%	1 1,4%		3 4,1%
	1-5 km	2 2,7%	1 1,4%	2 2,7%	5 6,8%		10 13,5%
	5-10 km	2 2,7%		4 5,4%	2 2,7%	1 1,4%	9 12,2%
	>10 km	1 1,4%	1 1,4%				2 2,7%

Tabel 5.38 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda
Penduduk Ngaliyan Gol. I (Lanjutan)

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	MODA YG DIGUNAKAN					TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Sepeda motor	Angk. umum	Lainnya	
Strategis utk usaha	500-1 km				1 1,4%		1 1,4%
	1-5 km			6 8,1%	1 1,4%		7 9,5%

	5-10 km			2 2,7%			2 2,7%
	>10 km			1 1,4%	1 1,4%		2 2,7%
Warisan	1-5 km	2 2,7%		2 2,7%			4 5,4%
	5-10 km	1 1,4%		1 1,4%			2 2,7%
Lainnya	100-500 m	1 1,4%					1 1,4%
	500-1 km				1 1,4%		1 1,4%
	1-5 km	2 2,7%	1 1,4%	2 2,7%	1 1,4%		6 8,1%
	5-10 km			2 2,7%	1 1,4%	1 1,4%	4 5,4%
	>10 km					1 1,4%	1 1,4%
TOTAL		12 16,2%	3 4,1%	29 39,2%	27 36,5%	3 4,1%	74 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.39 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda
Penduduk Mijen Gol. I

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	MODA YG DIGUNAKAN				TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Sepeda motor	Angk. umum	
Dekat jalan raya	100-500 m		1 1,4%			1 1,4%
	500-1 km			2 2,8%		2 2,8%
	1-5 km			2 2,8%		2 2,8%
	5-10 km				1 1,4%	1 1,4%
	>10 km				1 1,4%	1 1,4%
Dilewati Angk. Umum	100-500 m	1 1,4%				1 1,4%
	1-5 km			1 1,4%		1 1,4%

Tabel 5.39 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda
Penduduk Mijen Gol. I (Lanjutan)

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	MODA YG DIGUNAKAN				TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Sepeda motor	Angk. umum	
Harga rumah murah	100-500 m	2 2,8%				2 2,8%

	500-1 km	3 4,2%		3 4,2%	3 4,2%	9 12,7%
	1-5 km	6 8,5%		2 2,8%	5 7,0%	13 18,3%
	5-10 km	2 2,8%			4 5,6%	6 8,5%
	>10 km			1 1,4%	3 4,2%	4 5,6%
Strategis utk usaha	100-500 m	1 1,4%		1 1,4%	1 1,4%	3 4,2%
	500-1 km	1 1,4%			1 1,4%	2 2,8%
	1-5 km	3 4,2%		5 7,0%	4 5,6%	12 16,9%
	5-10 km				1 1,4%	1 1,4%
	>10 km				1 1,4%	1 1,4%
Warisan	500-1 km	1 1,4%			1 1,4%	2 2,8%
	1-5 km				2 2,8%	2 2,8%
	5-10 km			1 1,4%		1 1,4%
	>10 km				1 1,4%	1 1,4%
Lainnya	100-500 m			1 1,4%		1 1,4%
	1-5 km				1 1,4%	1 1,4%
	5-10 km	1 1,4%				1 1,4%
TOTAL		21 29,6%	1 1,4%	19 26,8%	30 42,3%	71 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.40 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda
Penduduk Gunungpati Gol. I

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	MODA YG DIGUNAKAN				TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Sepeda motor	Angk. umum	
Dekat jalan raya	100-500 m	1 2,3%				1 2,3%
	5-10 km			2 4,5%		2 4,5%
Harga rumah murah	100-500 m	3 6,8%	1 2,3%	2 4,5%	4 9,1%	10 22,7%
	500-1 km	1 2,3%		1 2,3%	1 2,3%	3 6,8%
	1-5 km	1 2,3%			1 2,3%	2 4,5%
	5-10 km			2 4,5%	1 2,3%	3 6,8%

	>10 km	3 6,8%		1 2,3%	4 9,1%	8 18,2%
Strategis utk usaha	500-1 km	1 2,3%				1 2,3%
	1-5 km	1 2,3%		1 2,3%		2 4,5%
	5-10 km	1 2,3%		1 2,3%		2 4,5%
	>10 km				1 2,3%	1 2,3%
Warisan	1-5 km			1 2,3%		1 2,3%
	5-10 km			1 2,3%	1 2,3%	2 4,5%
Lainnya	100-500 m	1 2,3%				1 2,3%
	500-1 km				1 2,3%	1 2,3%
	5-10 km			2 4,5%	1 2,3%	3 6,8%
	>10 km				1 2,3%	1 2,3%
TOTAL		13 29,5%	1 2,3%	14 31,8%	16 36,4%	44 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Bagi penduduk Ngaliyan golongan I terdapat sebanyak 8,1 % penduduk yang memilih tinggal di Ngaliyan karena strategis untuk usaha dengan jarak perjalanan sehari-hari 1 – 5 km dalam bepergian sehari-hari menggunakan sepeda motor dengan nilai korelasi $r = 0,744$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, jarak ke tempat kerja dan moda yang digunakan. Bagi penduduk Mijen golongan I terdapat sebanyak 8,5 % penduduk yang memilih tinggal di Mijen karena harga rumah relatif murah dengan jarak perjalanan sehari-hari 1 – 5 km dalam bepergian sehari – hari berjalan kaki dengan nilai korelasi $r = 0,816$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, jarak ke tempat kerja dan moda yang digunakan. Sedangkan bagi penduduk Gunungpati golongan I, terdapat sebanyak 9,1% penduduk yang memilih tinggal di Gunungpati karena harga relatif murah dengan jarak perjalanan sehari-hari > 10 km dalam bepergian sehari-hari menggunakan angkutan umum dengan nilai $r = 0,769$ yang berarti ada

hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, jarak ke tempat kerja dan moda yang digunakan.

5.2.9 Analisa Pemilihan Hunian dengan Jarak Perjalanan dan Moda yang Digunakan Bagi Penduduk Golongan II

Untuk mengetahui alasan pemilihan hunian penduduk daerah pinggiran golongan II berdasarkan jarak perjalanan ke tempat aktifitas sehari – hari dan moda yang digunakan, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara Analisa pemilihan hunian di daerah pinggiran dengan jarak perjalanan dan moda yang digunakan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini

Tabel 5.41 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda
Penduduk Ngaliyan Gol. II

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	MODA YG DIGUNAKAN				TOTAL
		Jalan kaki	Sepeda motor	Mobil	Angk. umum	
Dekat jalan raya	100-500 m		1 2,3%			1 2,3%
	1-5 km	1 2,3%	4 9,3%		1 2,3%	6 14,0%
	>10 km			1 2,3%		1 2,3%
Harga rumah murah	100-500 m				1 2,3%	1 2,3%
	500-1 km				2 4,7%	2 4,7%
	1-5 km		1 2,3%		1 2,3%	2 4,7%
	5-10 km		3 7,0%			3 7,0%
Strategis utk usaha	100-500 m		3 7,0%			3 7,0%
	500-1 km		1 2,3%		1 2,3%	2 4,7%
	1-5 km		1 2,3%		1 2,3%	2 4,7%
	5-10 km		1 2,3%			1 2,3%
	>10 km		4 9,3%		1 2,3%	5 11,6%

**Tabel 5.41 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda
Penduduk Ngaliyan Gol. II (Lanjutan)**

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	MODA YG DIGUNAKAN				TOTAL
		Jalan kaki	Sepeda motor	Mobil	Angk. umum	
Warisan	5-10 km		3 7,0%			3 7,0%
	>10 km		1 2,3%			1 2,3%
Lainnya	1-5 km		2 4,7%			2 4,7%
	5-10 km		6 14,0%		1 2,3%	7 16,3%
	>10 km		1 2,3%			1 2,3%
TOTAL		1 2,3%	32 74,4%	1 2,3%	9 20,9%	43 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

**Tabel 5.42 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda
Penduduk Mijen Gol. II**

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	MODA YG DIGUNAKAN				TOTAL
		Jalan kaki	Sepeda motor	Mobil	Angk. umum	
Dekat jalan raya	100-500 m			1 2,6%		1 2,6%
	500-1 km	1 2,6%	2 5,1%			3 7,7%
	1-5 km		1 2,6%			1 2,6%
	5-10 km				1 2,6%	1 2,6%
Dilewati Angk. Umum	1-5 km			3 7,7%		3 7,7%
Harga rumah murah	100-500 m		3 7,7%			3 7,7%
	500-1 km		1 2,6%	1 2,6%		2 5,1%
	1-5 km		3 7,7%	1 2,6%		4 10,3%
	5-10 km		5 12,8%			5 12,8%
	>10 km		2 5,1%	1 2,6%		3 7,7%
Strategis utk usaha	500-1 km		1 2,6%			1 2,6%
	1-5 km		2 5,1%	1 2,6%		3 7,7%
	5-10 km		1 2,6%			1 2,6%
	>10 km		2 5,1%			2 5,1%

Tabel 5.42 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda
Penduduk Mijen Gol. II

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	MODA YG DIGUNAKAN				TOTAL
		Jalan kaki	Sepeda motor	Mobil	Angk. umum	
Warisan	1-5 km		2 5,1%			2 5,1%
	5-10 km				1 2,6%	1 2,6%
Lainnya	1-5 km				2 5,1%	2 5,1%
	>10 km				1 2,6%	1 2,6%
TOTAL		1 2,6%	25 64,1%	8 20,5%	5 12,8%	39 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.43 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda
Penduduk Gunungpati Gol. II

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	MODA YG DIGUNAKAN				TOTAL
		Jalan kaki	Sepeda motor	Mobil	Angk. umum	
Dekat jalan raya	500-1 km		1 3,3%			1 3,3%
	>10 km			2 6,7%		2 6,7%
Harga rumah murah	100-500 m		1 3,3%			1 3,3%
	500-1 km	1 3,3%	1 3,3%		2 6,7%	4 13,3%
	1-5 km			1 3,3%		1 3,3%
	5-10 km		1 3,3%	1 3,3%	1 3,3%	3 10,0%
	>10 km		6 20,0%	2 6,7%	1 3,3%	9 30,0%
Strategis utk usaha	>10 km		1 3,3%		1 3,3%	2 6,7%
Warisan	>10 km				1 3,3%	1 3,3%
Lainnya	100-500 m				1 3,3%	1 3,3%
	500-1 km		1 3,3%			1 3,3%
	5-10 km		1 3,3%			1 3,3%
	>10 km		3 10,0%			3 10,0%
TOTAL		1	16	6	7	30

	3.3%	53.3%	20.0%	23.3%	100%
--	------	-------	-------	-------	------

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Bagi penduduk Ngaliyan golongan II terdapat sebanyak 14 % penduduk yang memilih tinggal di Ngaliyan karena alasan lainnya dengan jarak perjalanan sehari-hari 5 – 10 km dalam bepergian sehari-hari menggunakan sepeda motor dengan nilai korelasi $r = 0,718$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, jarak ke tempat kerja dan moda yang digunakan. Bagi penduduk Mijen golongan II terdapat sebanyak 12,8 % penduduk yang memilih tinggal di Mijen karena harga rumah relatif murah dengan jarak perjalanan sehari-hari 5 – 10 km dalam bepergian sehari – hari menggunakan sepeda motor nilai korelasi $r = 0,824$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, jarak ke tempat kerja dan moda yang digunakan. Sedangkan bagi penduduk Gunungpati golongan II, terdapat sebanyak 20 % penduduk yang memilih tinggal di Gunungpati karena harga relatif murah dengan jarak perjalanan sehari-hari > 10 km dalam bepergian sehari-hari menggunakan sepeda motor nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, jarak ke tempat kerja dan moda yang digunakan.

5.2.10 Analisa Pemilihan Hunian dengan Jarak Perjalanan dan Moda yang Digunakan Bagi Penduduk Golongan III

Untuk mengetahui alasan pemilihan hunian penduduk daerah pinggiran golongan III berdasarkan jarak perjalanan ke tempat aktifitas sehari – hari dan moda yang digunakan, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara Analisa pemilihan hunian di daerah pinggiran dengan jarak perjalanan dan moda yang digunakan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini

**Tabel 5.44 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda
Penduduk Ngaliyan Gol. III**

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	MODA			TOTAL
		Sepeda motor	Mobil	Angk. umum	
Dekat jalan raya	100-500 m	1 3,8%			1 3,8%
	1-5 km	1 3,8%			1 3,8%
	5-10 km	2 7,7%	2 7,7%		4 15,4%
Harga rumah murah	5-10 km	4 15,4%	1 3,8%		5 19,2%
	>10 km		2 7,7%		2 7,7%

**Tabel 5.44 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda
Penduduk Ngaliyan Gol. III (Lanjutan)**

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	MODA			TOTAL
		Sepeda motor	Mobil	Angk. umum	
Strategis utk usaha	500-1 km	1 3,8%			1 3,8%
	1-5 km	2 7,7%	2 7,7%		4 15,4%
	5-10 km		2 7,7%		2 7,7%
	>10 km		2 7,7%		2 7,7%
Warisan	1-5 km		1 3,8%		1 3,8%
Lainnya	1-5 km			1 3,8%	1 3,8%
	5-10 km		1 3,8%		1 3,8%
	>10 km		1 3,8%		1 3,8%
TOTAL		11 42,3%	14 53,8%	1 3,8%	26 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

**Tabel 5.45 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda
Penduduk Mijen Gol. III**

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	MODA			TOTAL
		Sepeda motor	Mobil	Angk. umum	
Dekat jalan raya	500-1 km		1	1	2

			3.7%	3.7%	7.4%
	1-5 km	4 14.8%	1 3.7%		5 18.5%
	>10 km	2 7.4%			2 7.4%
Dilewati Angk. Umum	1-5 km	1 3.7%			1 3.7%
	5-10 km		1 3.7%		1 3.7%
Harga rumah murah	500-1 km		1 3.7%		1 3.7%
	1-5 km	2 7.4%	3 11.1%	1 3.7%	6 22.2%
	5-10 km	1 3.7%	1 3.7%		2 7.4%
	>10 km	2 7.4%	2 7.4%		4 14.8%
Strategis utk usaha	500-1 km		1 3.7%		1 3.7%
	1-5 km	1 3.7%	1 3.7%		2 7.4%
TOTAL		13 48.1%	12 44.4%	2 7.4%	27 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.46 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Moda
Penduduk Gunungpati Gol. III

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	MODA			TOTAL
		Sepeda motor	Mobil	Angk. umum	
Dekat jalan raya	5-10 km	1 6.3%			1 6.3%
Harga rumah murah	500-1 km	1 6.3%			1 6.3%
	1-5 km	1 6.3%			1 6.3%
	5-10 km	2 12.5%	2 12.5%		4 25.0%
	>10 km	1 6.3%	3 18.8%		4 25.0%
Strategis utk usaha	5-10 km		1 6.3%		1 6.3%
	>10 km		1 6.3%		1 6.3%
Lainnya	1-5 km	1 6.3%			1 6.3%
	>10 km	1 6.3%		1 6.3%	2 12.5%
TOTAL		8 50.0%	7 43.8%	1 6.3%	16 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Bagi penduduk Ngaliyan golongan III terdapat sebanyak 15,4 % penduduk yang memilih tinggal di Ngaliyan karena harga rumah relatif murah dengan jarak perjalanan sehari-hari 5 – 10 km dalam bepergian sehari-hari menggunakan sepeda motor dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, jarak ke tempat kerja dan moda yang digunakan. Bagi penduduk Mijen golongan III terdapat sebanyak 14,8 % penduduk yang memilih tinggal di Mijen karena dekat dengan jalan raya dengan jarak perjalanan sehari-hari 1 – 5 km dalam bepergian sehari – hari menggunakan sepeda motor dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, jarak ke tempat kerja dan moda yang digunakan. Sedangkan bagi penduduk Gunungpati golongan III, terdapat sebanyak 18,8 % penduduk yang memilih tinggal di Gunungpati karena harga relatif murah dengan jarak perjalanan sehari-hari lebih dari 10 km dalam bepergian sehari-hari menggunakan mobil dengan nilai korelasi $r = 0,480$ yang berarti hubungan antara alasan pemilihan hunian, jarak ke tempat kerja dan moda yang digunakan lemah (tidak kuat).

5.2.11 Analisa Pemilihan Hunian dengan Moda yang Digunakan dan Waktu Tempuh Bagi Penduduk Golongan I

Untuk mengetahui alasan pemilihan hunian penduduk daerah pinggiran golongan I berdasarkan moda yang digunakan dan waktu tempuh perjalanan, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara Analisa pemilihan hunian di daerah pinggiran dengan moda yang digunakan dan waktu tempuh yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini

Tabel 5.47 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Waktu Tempuh
Penduduk Ngaliyan Gol. I

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	LAMA WAKTU PERJALANAN						TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	Lainnya	
Dekat jalan raya	Motor			1 1,4%			1 1,4%	2 2,7%
	Angk. Umum	2 2,7%	3 4,1%	6 8,1%	1 1,4%			12 16,2%
Harga rumah murah	Jalan kaki	1 1,4%	3 4,1%	2 2,7%				6 8,1%
	Naik sepeda		1 1,4%	1 1,4%				2 2,7%
	Motor	4 5,4%	4 5,4%	3 4,1%				11 14,9%
	Angk. Umum	1 1,4%	2 2,7%	6 8,1%				9 12,2%
	Lainnya			1 1,4%				1 1,4%
Strategis utk usaha	Motor	1 1,4%	2 2,7%	5 6,8%		1 1,4%		9 12,2%
	Angk. Umum	1 1,4%	1 1,4%	1 1,4%				3 4,1%
Warisan	Jalan kaki	1 1,4%	1 1,4%	1 1,4%				3 4,1%
	Motor			2 2,7%	1 1,4%			3 4,1%
Lainnya	Jalan kaki	1 1,4%	2 2,7%					3 4,1%
	Naik sepeda		1 1,4%					1 1,4%
	Motor	2 2,7%		1 1,4%	1 1,4%			4 5,4%
	Angk. Umum		1 1,4%	1 1,4%	1 1,4%			3 4,1%
	Lainnya			2 2,7%				2 2,7%
TOTAL		14 18,9%	21 28,4%	33 44,6%	4 5,4%	1 1,4%	1 1,4%	74 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.48 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Waktu Tempuh
Penduduk Mijen Gol. I

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	LAMA WAKTU PERJALANAN						TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	Lainnya	
Dekat jalan raya	Naik sepeda	1 1,4%						1 1,4%

	Motor		3 4,2%	1 1,4%				4 5,6%
	Angk. Umum				1 1,4%	1 1,4%		2 2,8%
Dilewati Angk. Umum	Jalan kaki	1 1,4%						1 1,4%
	Motor				1 1,4%			1 1,4%
Harga rumah murah	Jalan kaki	2 2,8%	4 5,6%	4 5,6%	2 2,8%	1 1,4%		13 18,3%
	Motor	1 1,4%	3 4,2%	1 1,4%		1 1,4%		6 8,5%
	Angk. Umum		5 7,0%	5 7,0%	3 4,2%	2 2,8%		15 21,1%
Strategis utk usaha	Jalan kaki	1 1,4%	2 2,8%		2 2,8%			5 7,0%
	Motor	1 1,4%		1 1,4%	4 5,6%			6 8,5%
	Angk. Umum	1 1,4%	4 5,6%		2 2,8%		1 1,4%	8 11,3%
Warisan	Jalan kaki			1 1,4%				1 1,4%
	Motor					1 1,4%		1 1,4%
	Angk. Umum			1 1,4%	2 2,8%	1 1,4%		4 5,6%
Lainnya	Jalan kaki		1 1,4%					1 1,4%
	Motor	1 1,4%						1 1,4%
	Angk. Umum			1 1,4%				1 1,4%
TOTAL		9 12,7%	22 31,0%	15 21,1%	17 23,9%	7 9,9%	1 1,4%	71 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

**Tabel 5.49 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Waktu Tempuh
Penduduk Gunungpati Gol. I**

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	LAMA WAKTU PERJALANAN						TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	Lainnya	
Dekat jalan raya	Naik sepeda		1 2.3%					1 2.3%
	Motor	1 2.3%				1 2.3%		2 4.5%
Harga rumah murah	Jalan kaki	2 4.5%	2 4.5%	2 4.5%		1 2.3%	1 2.3%	8 18.2%
	Naik sepeda	1 2.3%						1 2.3%
	Motor	1 2.3%	2 4.5%	1 2.3%	2 4.5%			6 13.6%
	Angk. Umum	2 4.5%	2 4.5%	4 9.1%	1 2.3%	1 2.3%	1 2.3%	11 25.0%
Strategis utk usaha	Jalan kaki			3 6.8%				3 6.8%
	Motor		1 2.3%			1 2.3%		2 4.5%
	Angk. Umum				1 2.3%			1 2.3%
Warisan	Motor	2 4.5%						2 4.5%
	Angk. Umum			1 2.3%				1 2.3%
Lainnya	Jalan kaki	1 2.3%						1 2.3%
	Motor	1 2.3%	1 2.3%					2 4.5%
	Angk. Umum	1 2.3%			2 4.5%			3 6.8%
TOTAL		12 27.3%	9 20.5%	11 25.0%	6 13.6%	4 9.1%	2 4.5%	44 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Bagi penduduk Ngaliyan golongan I terdapat sebanyak 8,1 % penduduk yang memilih tinggal di Ngaliyan karena dekat dengan jalan raya, dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan angkutan umum, membutuhkan waktu untuk sampai di tujuan antara 20 – 30 menit dengan nilai korelasi $r = 0,715$, yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan lama waktu perjalanan. Bagi penduduk Mijen golongan I, terdapat sebanyak 7 % penduduk yang memilih tinggal di Mijen karena harga rumah relatif

murah dan dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan angkutan umum, membutuhkan waktu untuk sampai di tujuan antara 20 – 30 menit dengan nilai korelasi $r = 0,816$ yang berarti ada hubungan yang sangat kuat antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan lama waktu perjalanan. Sedangkan bagi penduduk Gunungpati golongan I, terdapat sebanyak 9,1 % penduduk yang memilih tinggal di Gunungpati karena harga rumah relatif murah dan dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan angkutan umum, membutuhkan waktu untuk sampai di tujuan antara 20 – 30 menit dengan nilai korelasi $r = 0,816$ yang berarti ada hubungan yang sangat kuat antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan lama waktu perjalanan.

5.2.12 Analisa Pemilihan Hunian dengan Moda yang Digunakan dan Waktu Tempuh Bagi Penduduk Golongan II

Untuk mengetahui alasan pemilihan hunian penduduk daerah pinggiran golongan II berdasarkan moda yang digunakan dan waktu tempuh perjalanan, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara Analisa pemilihan hunian di daerah pinggiran dengan moda yang digunakan dan waktu tempuh yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini

Tabel 5.50 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Waktu Tempuh Penduduk Ngaliyan Gol. II

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	LAMA WAKTU PERJALANAN						TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	Lainnya	
Dekat jalan raya	Jalan kaki		1 2,3%					1 2,3%
	Motor	3 7,0%	2 4,7%					5 11,6%
	Mobil					1 2,3%		1 2,3%
	Angk. Umum			1 2,3%				1 2,3%
Harrga rumah	Motor	1		1	2			4

murah		2,3%		2,3%	4,7%			9,3%
	Angk. Umum	1 2,3%		3 7,0%				4 9,3%
Strategis utk usaha	Motor	3 7,0%	5 11,6%	1 2,3%		1 2,3%		10 23,3%
	Angk. Umum	1 2,3%	2 4,7%					3 7,0%
Warisan	Motor	1 2,3%		1 2,3%	2 4,7%			4 9,3%
Lainnya	Motor	1 2,3%		3 7,0%	4 9,3%		1 2,3%	9 20,9%
	Angk. Umum				1 2,3%			1 2,3%
TOTAL		11 25,6%	10 23,3%	10 23,3%	9 20,9%	2 4,7%	1 2,3%	43 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.51 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Waktu Tempuh
Penduduk Mijen Gol. II

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	LAMA WAKTU PERJALANAN					TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	
Dekat jalan raya	Jalan kaki			1 2.6%			1 2.6%
	Motor			2 5.1%	1 2.6%		3 7.7%
	Mobil	1 2.6%					1 2.6%
	Angk. Umum			1 2.6%			1 2.6%
Dilewati Angk. Umum	Mobil			1 2.6%	1 2.6%	1 2.6%	3 7.7%
Harga rumah murah	Motor	3 7.7%	4 10.3%	5 12.8%	1 2.6%	1 2.6%	14 35.9%
	Mobil		1 2.6%		1 2.6%	1 2.6%	3 7.7%
Strategis utk usaha	Motor		1 2.6%	3 7.7%	1 2.6%	1 2.6%	6 15.4%
	Mobil				1 2.6%		1 2.6%
Warisan	Motor		2 5.1%				2 5.1%
	Angk. Umum		1 2.6%				1 2.6%
Lainnya	Angk. Umum		1 2.6%		1 2.6%	1 2.6%	3 7.7%
TOTAL		4 10.3%	10 25.6%	13 33.3%	7 17.9%	5 12.8%	39 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

**Tabel 5.52 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Waktu Tempuh
Penduduk Gunungpati Gol. II**

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	LAMA WAKTU PERJALANAN					TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	
Dekat jalan raya	Motor		1 3,3%				1 3,3%
	Mobil					2 6,7%	2 6,7%
Harga rumah murah	Jalan kaki	1 3,3%					1 3,3%
	Motor	1 3,3%	1 3,3%	3 10,0%	3 10,0%	1 3,3%	9 30,0%
	Mobil		1 3,3%	1 3,3%	1 3,3%	1 3,3%	4 13,3%
	Angk. Umum		2 6,7%	1 3,3%	1 3,3%		4 13,3%

**Tabel 5.52 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Waktu Tempuh
Penduduk Gunungpati Gol. II (Lanjutan)**

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	LAMA WAKTU PERJALANAN					TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	
Strategis utk usaha	Motor				1 3,3%		1 3,3%
	Angk. Umum					1 3,3%	1 3,3%
Warisan	Angk. Umum					1 3,3%	1 3,3%
Lainnya	Motor	1 3,3%		1 3,3%	1 3,3%	2 6,7%	5 16,7%
	Angk. Umum	1 3,3%					1 3,3%
TOTAL		4 13,3%	5 16,7%	6 20,0%	7 23,3%	8 26,7%	30 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Bagi penduduk Ngaliyan golongan II terdapat sebanyak 11,6 % penduduk yang memilih tinggal di Ngaliyan karena strategis untuk usaha dan dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan sepeda motor, membutuhkan waktu untuk sampai di tujuan antara 10 – 20 menit dengan nilai korelasi $r = 0,829$ yang berarti ada hubungan yang sangat kuat antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan lama waktu perjalanan. Bagi penduduk Mijen golongan II, terdapat sebanyak 12,8 %

penduduk yang memilih tinggal di Mijen karena harga rumah relatif murah dan dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan sepeda motor, membutuhkan waktu untuk sampai di tujuan antara 20 – 30 menit dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan lama waktu perjalanan. Sedangkan bagi penduduk Gunungpati golongan II, terdapat sebanyak 10 % penduduk yang memilih tinggal di Gunungpati karena harga rumah relatif murah dan dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan sepeda motor, membutuhkan waktu untuk sampai di tujuan antara 20 – 30 menit dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan lama waktu perjalanan.

5.2.13Analisa Pemilihan Hunian dengan Moda yang Digunakan dan Waktu Tempuh Bagi Penduduk Golongan III

Untuk mengetahui alasan pemilihan hunian penduduk daerah pinggiran golongan III berdasarkan moda yang digunakan dan waktu tempuh perjalanan, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara Analisa pemilihan hunian di daerah pinggiran dengan moda yang digunakan dan waktu tempuh yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini

Tabel 5.53 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Waktu Tempuh Penduduk Ngaliyan Gol. III

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	LAMA WAKTU PERJALANAN						TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	Lainnya	
Dekat jalan raya	Motor	1 3.8%		1 3.8%	2 7.7%			4 15.4%
	Mobil				1 3.8%		1 3.8%	2 7.7%
Harrga rumah murah	Motor			3 11.5%	1 3.8%			4 15.4%
	Mobil		1		1	1		3

			3.8%		3.8%	3.8%		11.5%
Strategis utk usaha	Motor	1 3.8%	1 3.8%	1 3.8%				3 11.5%
	Mobil		2 7.7%	1 3.8%	1 3.8%	1 3.8%	1 3.8%	6 23.1%
Warisan	Mobil			1 3.8%				1 3.8%
Lainnya	Mobil			1 3.8%			1 3.8%	2 7.7%
	Angk. Umum		1 3.8%					1 3.8%
TOTAL		2 7.7%	5 19.2%	8 30.8%	6 23.1%	2 7.7%	3 11.5%	26 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.54 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Waktu Tempuh
Penduduk Mijen Gol. III

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	LAMA WAKTU PERJALANAN						TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	Lainnya	
Dekat jalan raya	Motor		1 3.7%	1 3.7%	1 3.7%	3 11.1%		6 22.2%
	Mobil		1 3.7%	1 3.7%				2 7.4%
	Angk. Umum		1 3.7%					1 3.7%
Dilewati Angk. Umum	Motor	1 3.7%						1 3.7%
	Mobil				1 3.7%			1 3.7%

Tabel 5.54 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Waktu Tempuh
Penduduk Mijen Gol. III (Lanjutan)

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	LAMA WAKTU PERJALANAN						TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	Lainnya	
Harga rumah murah	Motor	1 3.7%		2 7.4%	1 3.7%		1 3.7%	5 18.5%
	Mobil		3 11.1%	2 7.4%	2 7.4%			7 25.9%
	Angk. Umum			1 3.7%				1 3.7%
Strategis utk usaha	Motor			1 3.7%				1 3.7%
	Mobil				2 7.4%			2 7.4%
TOTAL		2 7.4%	6 22.2%	8 29.6%	7 25.9%	3 11.1%	1 3.7%	27 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

**Tabel 5.55 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Waktu Tempuh
Penduduk Gunungpati Gol. III**

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	LAMA WAKTU PERJALANAN					TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	
Dekat jalan raya	Motor	1 6.3%					1 6.3%
Harga rumah murah	Motor		4 25.0%			1 6.3%	5 31.3%
	Mobil		1 6.3%	1 6.3%	2 12.5%	1 6.3%	5 31.3%
Strategis utk usaha	Mobil			1 6.3%	1 6.3%		2 12.5%
Lainnya	Motor		1 6.3%		1 6.3%		2 12.5%
	Mobil			1 6.3%			1 6.3%
TOTAL		1 6.3%	6 37.5%	3 18.8%	4 25.0%	2 12.5%	16 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Bagi penduduk Ngaliyan golongan III terdapat sebanyak 11,5 % penduduk yang memilih tinggal di Ngaliyan karena harga rumah relatif murah dan dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan sepeda motor, membutuhkan waktu untuk sampai di tujuan antara 20 – 30 menit dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan lama waktu perjalanan. Bagi penduduk Mijen golongan III, terdapat sebanyak 11,1 % penduduk yang memilih tinggal di Mijen karena dekat dengan jalan raya dan dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan sepeda motor, membutuhkan waktu untuk sampai di tujuan antara 40 – 60 menit dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan lama waktu perjalanan. Sedangkan bagi penduduk Gunungpati golongan III, terdapat sebanyak 25 % penduduk yang memilih tinggal di Gunungpati karena harga rumah relatif murah dan dalam melakukan perjalanan sehari – hari

menggunakan sepeda motor, membutuhkan waktu untuk sampai di tujuan antara 10 – 20 menit dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan lama waktu perjalanan.

5.2.14Analisa Pemilihan Hunian dengan Moda yang Digunakan dan Biaya Transportasi Bagi Penduduk Golongan I

Untuk mengetahui alasan pemilihan hunian penduduk daerah pinggiran golongan I berdasarkan moda yang digunakan dan biaya transportasi, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara Analisa pemilihan hunian di daerah pinggiran dengan moda yang digunakan dan biaya transportasi yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini

Tabel 5.56 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi Penduduk Ngaliyan Gol. I

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT		TOTAL
		200rb - 500rb	550rb - 750rb	
Dekat jalan raya	Motor	2 2.7%		2 2.7%
	Angk. Umum	12 16.2%		12 16.2%
Harga rumah murah	Jalan kaki	6 8.1%		6 8.1%
	Naik sepeda	2 2.7%		2 2.7%
	Motor	10 13.5%	1 1.4%	11 14.9%
	Angk. Umum	9 12.2%		9 12.2%
	Lainnya	1 1.4%		1 1.4%
Strategis utk usaha	Motor	9 12.2%		9 12.2%
	Angk. Umum	3 4.1%		3 4.1%
Warisan	Jalan kaki	3 4.1%		3 4.1%
	Motor	3 4.1%		3 4.1%

**Tabel 5.56 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Ngaliyan Gol. I (Lanjutan)**

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT		TOTAL
		200rb - 500rb	550rb - 750rb	
Lainnya	Jalan kaki	3 4.1%		3 4.1%
	Naik sepeda	1 1.4%		1 1.4%
	Motor	4 5.4%		4 5.4%
	Angk. Umum	3 4.1%		3 4.1%
	Lainnya	2 2.7%		2 2.7%
TOTAL		73 98.6%	1 1.4%	74 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

**Tabel 5.57 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Mijen Gol. I**

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT	TOTAL
		200rb - 500rb	
Dekat jalan raya	Naik sepeda	1 1.4%	1 1.4%
	Motor	4 5.6%	4 5.6%
	Angk. Umum	2 2.8%	2 2.8%
Dilewati Angk. Umum	Jalan kaki	1 1.4%	1 1.4%
	Motor	1 1.4%	1 1.4%
Harga rumah murah	Jalan kaki	13 18.3%	13 18.3%
	Motor	6 8.5%	6 8.5%
	Angk. Umum	15 21.1%	15 21.1%
Strategis utk usaha	Jalan kaki	5 7.0%	5 7.0%
	Motor	6 8.5%	6 8.5%
	Angk. Umum	8 11.3%	8 11.3%
Warisan	Jalan kaki	1 1.4%	1 1.4%
	Motor	1 1.4%	1 1.4%

	Angk. Umum	4 5.6%	4 5.6%
--	------------	-----------	-----------

**Tabel 5.57 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Mijen Gol. I (Lanjutan)**

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT	TOTAL
		200rb - 500rb	
Lainnya	Jalan kaki	1 1.4%	1 1.4%
	Motor	1 1.4%	1 1.4%
	Angk. Umum	1 1.4%	1 1.4%
TOTAL		71 100%	71 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

**Tabel 5.58 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Gunungpati Gol. I**

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT		TOTAL
		200rb - 500rb	550rb - 750rb	
Dekat jalan raya	Naik sepeda	1 2.3%		1 2.3%
	Motor	1 2.3%	1 2.3%	2 4.5%
Harga rumah murah	Jalan kaki	8 18.2%		8 18.2%
	Naik sepeda	1 2.3%		1 2.3%
	Motor	6 13.6%		6 13.6%
	Angk. Umum	10 22.7%	1 2.3%	11 25.0%
Strategis utk usaha	Jalan kaki	3 6.8%		3 6.8%
	Motor	1 2.3%	1 2.3%	2 4.5%
	Angk. Umum	1 2.3%		1 2.3%
Warisan	Motor	2 4.5%		2 4.5%
	Angk. Umum	1 2.3%		1 2.3%
Lainnya	Jalan kaki	1 2.3%		1 2.3%
	Motor	2 4.5%		2 4.5%
	Angk. Umum	3		3

		6.8%		6.8%
TOTAL		41	3	44
		93.2%	6.8%	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Bagi penduduk Ngaliyan golongan I terdapat sebanyak 16,2 % penduduk yang memilih tinggal di Ngaliyan karena dekat jalan raya, dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan angkutan umum, dan mengeluarkan biaya transportasi antara Rp. 200.000,- s/d Rp. 500.000,- per bulan dengan nilai korelasi $r = 0,829$ yang berarti ada hubungan yang sangat kuat antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan biaya transportasi per bulan. Bagi penduduk Mijen golongan I, terdapat sebanyak 11,3 % penduduk yang memilih tinggal di Mijen karena strategis untuk usaha dan dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan angkutan umum, mengeluarkan biaya transportasi antara Rp. 200.000,- s/d Rp. 500.000,- per bulan dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan biaya transportasi per bulan. Sedangkan bagi penduduk Gunungpati golongan I, terdapat sebanyak 22,7 % penduduk yang memilih tinggal di Gunungpati karena harga rumah relatif murah dan dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan angkutan umum, mengeluarkan biaya transportasi antara Rp. 200.000,- s/d Rp. 500.000,- per bulan dengan nilai $r = 0,541$ yang berarti hubungan antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan biaya transportasi per bulan tidak kuat.

5.2.15 Analisa Pemilihan Hunian dengan Moda yang Digunakan dan Biaya Transportasi Bagi Penduduk Golongan II

Untuk mengetahui alasan pemilihan hunian penduduk daerah pinggiran golongan II berdasarkan moda yang digunakan dan biaya

transportasi, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara Analisa pemilihan hunian di daerah pinggiran dengan moda yang digunakan dan biaya transportasi yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini

Tabel 5.59 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Ngaliyan Gol. II

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT	TOTAL
		200rb - 500rb	
Dekat jalan raya	Jalan kaki	1 2,3%	1 2,3%
	Motor	5 11,6%	5 11,6%
	Mobil	1 2,3%	1 2,3%
	Angk. Umum	1 2,3%	1 2,3%

Tabel 5.59 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Ngaliyan Gol. II (Lanjutan)

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT	TOTAL
		200rb - 500rb	
Harga rumah murah	Motor	4 9,3%	4 9,3%
	Angk. Umum	4 9,3%	4 9,3%
Strategis utk usaha	Motor	10 23,3%	10 23,3%
	Angk. Umum	3 7,0%	3 7,0%
Warisan	Motor	4 9,3%	4 9,3%
Lainnya	Motor	9 20,9%	9 20,9%
	Angk. Umum	1 2,3%	1 2,3%
TOTAL		43 100,0%	43 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.60 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Mijen Gol. II

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT			TOTAL
		200rb - 500rb	550rb - 750rb	800rb - 1 jt	
Dekat jalan raya	Jalan kaki	1 2.6%			1 2.6%
	Motor	3 7.7%			3 7.7%
	Mobil	1 2.6%			1 2.6%
	Angk. Umum	1 2.6%			1 2.6%
Dilewati Angk. Umum	Mobil	2 5.1%	1 2.6%		3 7.7%
Harga rumah murah	Motor	14 35.9%			14 35.9%
	Mobil	2 5.1%	1 2.6%		3 7.7%
Strategis utk usaha	Motor	5 12.8%		1 2.6%	6 15.4%
	Mobil			1 2.6%	1 2.6%
Warisan	Motor	2 5.1%			2 5.1%
	Angk. Umum	1 2.6%			1 2.6%
Lainnya	Angk. Umum	3 7.7%			3 7.7%
TOTAL		35 89.7%	2 5.1%	2 5.1%	39 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.61 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Gunungpati Gol. II

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT					TOTAL
		200rb - 500rb	550rb - 750rb	800rb - 1 jt	1 jt - 1.5 jt	> 1.5 jt	
Dekat jalan raya	Motor	1 3.3%					1 3.3%
	Mobil	1 3.3%		1 3.3%			2 6.7%
Harga rumah murah	Jalan kaki	1 3.3%					1 3.3%
	Motor	9 30.0%					9 30.0%
	Mobil	1 3.3%	2 6.7%			1 3.3%	4 13.3%
	Angk. Umum	4 13.3%					4 13.3%
Strategis utk usaha	Motor	1 3.3%					1 3.3%

	Angk. Umum				1 3.3%		1 3.3%
Warisan	Angk. Umum	1 3.3%					1 3.3%
Lainnya	Motor	3 10.0%	1 3.3%		1 3.3%		5 16.7%
	Angk. Umum	1 3.3%					1 3.3%
TOTAL		23 76.7%	3 10.0%	1 3.3%	2 6.7%	1 3.3%	30 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Bagi penduduk Ngaliyan golongan II terdapat sebanyak 23,3 % penduduk yang memilih tinggal di Ngaliyan karena strategis untuk usaha dan dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan sepeda motor, mengeluarkan biaya transportasi antara Rp. 200.000,- s/d Rp. 500.000,- per bulan dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan biaya transportasi per bulan. Bagi penduduk Mijen golongan II, terdapat sebanyak 35,9 % penduduk yang memilih tinggal di Mijen karena harga rumahnya relatif murah dan dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan sepeda motor, mengeluarkan biaya transportasi antara Rp. 200.000,- s/d Rp. 500.000,- per bulan dengan nilai korelasi $r = 0,542$ yang berarti antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan biaya transportasi per bulan tidak kuat. Sedangkan bagi penduduk Gunungpati golongan II, terdapat sebanyak 30 % penduduk yang memilih tinggal di Gunungpati karena harga rumah relatif murah dan dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan sepeda motor, mengeluarkan biaya transportasi antara Rp. 200.000,- s/d Rp. 500.000,- per bulan dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan biaya transportasi per bulan.

5.2.16Analisa Pemilihan Hunian dengan Moda yang Digunakan dan Biaya Transportasi Bagi Penduduk Golongan III

Untuk mengetahui alasan pemilihan hunian penduduk daerah pinggiran golongan III berdasarkan moda yang digunakan dan biaya transportasi, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara Analisa pemilihan hunian di daerah pinggiran dengan moda yang digunakan dan biaya transportasi yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini

Tabel 5.62 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi Penduduk Ngaliyan Gol. III

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT				TOTAL
		200rb - 500rb	550rb - 750rb	800rb - 1 jt	> 1.5 jt	
Dekat jalan raya	Motor	2 7.7%	2 7.7%			4 15.4%
	Mobil	1 3.8%		1 3.8%		2 7.7%
Harga rumah murah	Motor	4 15.4%				4 15.4%
	Mobil	2 7.7%		1 3.8%		3 11.5%
Strategis utk usaha	Motor	2 7.7%	1 3.8%			3 11.5%
	Mobil	2 7.7%	3 11.5%		1 3.8%	6 23.1%
Warisan	Mobil	1 3.8%				1 3.8%
Lainnya	Mobil		2 7.7%			2 7.7%
	Angk. Umum	1 3.8%				1 3.8%
TOTAL		15 57.7%	8 30.8%	2 7.7%	1 3.8%	26 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.63 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Mijen Gol. III

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT					TOTAL
		200rb - 500rb	550rb - 750rb	800rb - 1 jt	1 jt - 1.5 jt	> 1.5 jt	
Dekat jalan raya	Motor	6 22,2%					6 22,2%
	Mobil	2 7,4%					2 7,4%
	Angk. Umum	1 3,7%					1 3,7%
Dilewati Angk. Umum	Motor	1 3,7%					1 3,7%
	Mobil	1 3,7%					1 3,7%
Harga rumah murah	Motor	4 14,8%	1 3,7%				5 18,5%
	Mobil	2 7,4%	2 7,4%	1 3,7%	1 3,7%	1 3,7%	7 25,9%
	Angk. Umum	1 3,7%					1 3,7%
Strategis utk usaha	Motor	1 3,7%					1 3,7%
	Mobil		1 3,7%			1 3,7%	2 7,4%
TOTAL		19 70,4%	4 14,8%	1 3,7%	1 3,7%	2 7,4%	27 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.64 Analisa Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Gunungpati Gol. III

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT				TOTAL
		200rb - 500rb	550rb - 750rb	1 jt - 1.5 jt	> 1.5 jt	
Dekat jalan raya	Motor	1 6.3%				1 6.3%
Harga rumah murah	Motor	4 25.0%	1 6.3%			5 31.3%
	Mobil	1 6.3%	2 12.5%	1 6.3%	1 6.3%	5 31.3%
Strategis utk usaha	Mobil	1 6.3%	1 6.3%			2 12.5%
Lainnya	Motor	2 12.5%				2 12.5%
	Mobil	1 6.3%				1 6.3%
TOTAL		10 62.5%	4 25.0%	1 6.3%	1 6.3%	16 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Bagi penduduk Ngaliyan golongan III terdapat sebanyak 15,4 % penduduk yang memilih tinggal di Ngaliyan karena harga rumah relatif murah dan dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan sepeda motor, mengeluarkan biaya transportasi antara Rp. 200.000,- s/d Rp. 500.000,- per bulan dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan biaya transportasi per bulan. Bagi penduduk Mijen golongan III, terdapat sebanyak 22,2 % penduduk yang memilih tinggal di Mijen karena dekat dengan jalan raya dan dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan sepeda motor, mengeluarkan biaya transportasi antara Rp. 200.000,- s/d Rp. 500.000,- per bulan dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan biaya transportasi per bulan. Sedangkan bagi penduduk Gunungpati golongan III, terdapat sebanyak 25 % penduduk yang memilih tinggal di Gunungpati karena harga rumah relatif murah dan dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan sepeda motor, mengeluarkan biaya transportasi antara Rp. 200.000,- s/d Rp. 500.000,- per bulan dengan nilai korelasi $r = 0,541$ yang berarti hubungan antara alasan pemilihan hunian, moda yang digunakan dan biaya transportasi per bulan tidak cukup kuat.

BAB VI

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengolahan dan analisa data dari penduduk daerah pinggiran di Kota Semarang dengan mengambil data di Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Mijen dan Kecamatan Gunungpati dalam hal ini masyarakat dibedakan dalam struktur yang berbeda yaitu golongan ekonomi lemah (golongan I), ekonomi menengah (golongan II) dan golongan ekonomi kuat (golongan III), maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

6.1.1 Alasan Kepindahan ke Daerah Pinggiran

Alasan kepindahan penduduk terutama bagi golongan menengah kebawah ke daerah pinggiran sebagian besar karena pada saat mereka pindah masih keluarga muda yaitu keluarga yang baru menikah, yang mana mereka pada saat itu membutuhkan tempat tinggal dengan segera. Bagi pasangan muda yang baru menikah biasanya dari segi ekonomi belum cukup kuat, keuangan masih terbatas sehingga dalam pemilihan hunian akan lebih selektif dimana faktor harga akan menjadi pertimbangan utama. Hal ini bisa diketahui dari hasil analisa data yang menunjukkan bahwa alasan utama mereka memilih tempat tinggal di daerah pinggiran karena harga rumah / tanah ataupun sewa relatif murah jika dibandingkan mereka memilih tinggal di kota. Hal ini dimungkinkan karena kalau di kota harga rumah / tanah bagi pasangan muda tersebut tidak terjangkau dengan keuangan mereka. Sedangkan bagi mereka yang ekonominya kuat, memilih hunian di daerah pinggiran karena menginginkan tanah yang lebih luas. Dengan asumsi jumlah uang yang

sama kalau membeli rumah di kota dengan membeli rumah di daerah pinggiran akan memperoleh hasil yang berbeda. Jika di daerah pinggiran akan memperoleh rumah / tanah yang lebih luas karena harga rumah / tanah yang relatif lebih murah apabila dibandingkan dengan harga rumah / tanah di kota.

Berdasarkan hasil analisa, terdapat kesamaan karakteristik pemilihan hunian di daerah pinggiran, terutama di wilayah kecamatan Mijen dan kecamatan Gunungpati. Hal ini terjadi karena letak wilayah kecamatan Gunungpati berada pada jalur transportasi yang menghubungkan Kota Ungaran-Gunungpati-Mijen, dengan demikian Kecamatan Gunungpati mempunyai interaksi wilayah dengan aktivitas di Kecamatan Mijen, juga pada kedua kecamatan tersebut sama-sama sebagai wilayah pengembangan kota yang mempunyai fasilitas penunjang kegiatan lokal dan regional. Dengan ciri lahan di kedua kecamatan tersebut secara umum sama, masih berupa penggunaan lahan untuk pedesaan (rural), sedangkan penggunaan lahan yang bercirikan perkotaan (urban) tersebar di wilayah pusat aktivitas disepanjang jalur-jalur jalan, seperti di kecamatan Mijen diketahui adanya limpahan penduduk dari kota Semarang, limpahan penduduk ini diakibatkan oleh adanya ketersediaan lahan kosong dengan tingkat harga yang relatif murah bila dibandingkan dengan daerah lain di kota Semarang.

Bagi penduduk kecamatan Ngaliyan alasan pindah ke daerah pinggiran yaitu sebagian karena baru berumah tangga terutama bagi yang tingkat ekonominya terbatas dan sebagian lainnya supaya dekat dengan tempat kerja. Sedangkan penduduk memilih hunian di Ngaliyan karena harga rumah / tanah atau sewa yang relatif lebih murah dan karena alasan di Ngaliyan strategis untuk membuka usaha. Hal ini disebabkan wilayah kecamatan Ngaliyan cenderung sebagai daerah pinggiran kota Semarang yang berfungsi menampung limpahan penduduk dari pusat kota

Semarang. Melihat potensi kecamatan Ngaliyan yang berkembang menjadi kawasan industri, maka pola permukiman pekerja industri diusahakan mendekat dan mengelilingi kawasan tersebut. Ada kecenderungan perubahan fungsi dari bangunan rumah tinggal menjadi pertokoan terutama sepanjang jalan Ngaliyan-Boja.

6.1.2 Pola perjalanan transportasi penduduk daerah pinggiran :

Terdapat kesamaan sebaran pergerakan penduduk kecamatan Mijen dengan penduduk Gunungpati, dimana sebaran pergerakan sehari-hari penduduknya, sebagian besar hanya di dalam wilayah kecamatannya masing - masing. Hal terjadi karena di kecamatan Mijen apabila dilihat merupakan salah satu wilayah pengembangan kota yang mempunyai fasilitas penunjang lokal dan regional yang cukup lengkap. Kecamatan Mijen merupakan wilayah yang terletak di pinggiran kota yang akan dipercepat pertumbuhannya. Selain itu kondisi fisik kecamatan Mijen memiliki potensi lokal yang baik berupa sumber daya pertanian, perkebunan, peternakan maupun perikanan dimana potensi ini sangat strategis bagi kecamatan Mijen khususnya dalam mendukung kebutuhan sektor primer bagi penduduk kota Semarang. Di kecamatan Mijen juga terdapat penggunaan lahan terencana (real estate), dengan perumahan yang dibangun merupakan perumahan berskala besar dengan kelengkapan fasilitas dan utilitas penunjang mandiri. Dari itu bisa diketahui bahwa untuk kecamatan Mijen cukup tersedia sarana-sarana kebutuhan sehari-hari dan sudah terdapat berbagai fasilitas umum sehingga dalam mencukupi kebutuhan penduduk tidak perlu keluar dari wilayah.

Untuk kecamatan Gunungpati merupakan daerah yang cukup pesat pembangunannya, misalnya di kelurahan Sukorejo, Sekaran, Pakintelan, Jatirejo dan Kelurahan Gunungpati yang digunakan sebagai area

pendidikan dan pemukiman. Disamping itu terdapat beberapa daerah yang cukup pesat perkembangannya antara lain adalah di sekitar kawasan pendidikan Universitas Negeri Semarang di kecamatan Gunungpati sehingga menimbulkan tarikan pergerakan yang cukup besar di wilayah tersebut.

Sedangkan sebaran pergerakan penduduk kecamatan Ngaliyan berbeda dengan kedua kecamatan tersebut diatas dimana sebaran pergerakan penduduknya sebagian besar menuju ke berbagai kecamatan lain di kota Semarang. Hal ini karena kecamatan Ngaliyan dilewati jalur arteri primer yang menghubungkan kota Semarang dengan Kota Jakarta dan mempunyai batas administratif disebelah timur adalah kecamatan Semarang Barat juga kecamatan Ngaliyan merupakan daerah pinggiran yang paling dekat dengan pusat kota, sehingga dalam aktifitas penduduk untuk pemenuhan sehari-hari penduduk cenderung memilih keluar dari wilayahnya.

Dilihat dari penghasilan perbulan dan kepemilikan kendaraan yang dihubungkan dengan moda yang digunakan, penduduk di ketiga kecamatan daerah pinggiran tersebut terdapat kesamaan, yaitu untuk penduduk golongan ekonomi lemah atau golongan I dengan jumlah pendapatan kurang dari Rp. 500.000,- per bulan dan tidak memiliki kendaraan pribadi, dalam melakukan perjalanan sebagian besar menggunakan angkutan umum terutama penduduk kecamatan Ngaliyan dan Mijen. Sedangkan penduduk Gunungpati yang tidak memiliki kendaraan pribadi sebagian besar berjalan kaki untuk menuju tempat aktifitasnya sehari – hari.

Apabila dibandingkan dengan penduduk Ngaliyan, Mijen dan Gunungpati ekonomi menengah dengan penghasilan antara Rp. 1.000.000,- s/d Rp. 1.999.000,- per bulan, mereka sebagian besar sudah memiliki sepeda motor dan dalam melakukan perjalanan sebagian besar

menggunakan sepeda motornya tersebut. Sedangkan untuk penduduk ekonomi kuat dan memiliki kendaraan pribadi dalam hal ini sepeda motor / mobil, dalam melakukan perjalanan mereka cenderung menggunakan kendaraan pribadinya tersebut.

Dilihat dari pemilihan hunian, moda yang digunakan dengan jarak yang ditempuh, sebagian besar penduduk menempuh jarak dari rumah ke tujuan perjalanan bervariasi dari 1 km hingga sampai dengan lebih dari 10 km dan sebagian besar menggunakan sepeda motor untuk menuju tempat aktifitasnya sehari – hari.

Adapun waktu tempuh untuk sampai ke tempat tujuan bagi penduduk golongan ekonomi lemah atau golongan I dengan menggunakan angkutan umum sebagian besar memerlukan waktu 20 menit sampai dengan 30 menit, sedang untuk penduduk golongan ekonomi menengah dan golongan ekonomi kuat sebagian besar mereka menggunakan sepeda motor dengan waktu tempuh antara 10 menit sampai 60 menit.

Apabila dilihat dari biaya transportasi yang dikeluarkan penduduk setiap bulan, baik yang menggunakan angkutan umum maupun kendaraan pribadi sebagian besar berkisar antara Rp. 200.000,- s/d Rp. 500.000,- dan hanya terdapat beberapa penduduk dengan jumlah yang relatif kecil yang mengeluarkan biaya transportasi lebih dari Rp. 500.000,- per bulan terutama bagi penduduk yang menggunakan mobil.

Dari hasil analisa diketahui bahwa penggunaan kendaraan pribadi menjadi pilihan utama bagi penduduk di daerah pinggiran, khususnya untuk golongan menengah dan golongan ekonomi kuat. Hal ini karena selain sudah memiliki kendaraan pribadi, juga karena ada kendala transportasi, yaitu belum seluruh wilayah di daerah pinggiran terlayani angkutan umum terutama di wilayah kecamatan Ngaliyan. Dan untuk kecamatan Mijen, angkutan umum yang ada belum menjangkau seluruh wilayah kecamatan terutama untuk desa-desa yang ada di daerah

pedalaman. Sedang untuk wilayah kecamatan Gunungpati, angkutan umum yang ada sudah cukup memadai, hal ini terlihat dengan telah tersedianya beberapa sarana angkutan seperti minibus dan mobil umum penumpang, tetapi penggunaan kendaraan pribadi tetap menjadi pilihan sebagian besar penduduk khususnya sepeda motor.

6.1 Saran dan Rekomendasi

Berdasarkan pada hasil penelitian yang telah dilakukan ini maka dapat diberikan beberapa saran dan rekomendasi sebagai berikut :

1. Hasil penelitian ini dapat dijadikan salah satu bahan pertimbangan dan pendukung untuk pengembangan kawasan hunian terutama yang berada di daerah pinggiran kota, yang dari penelitian ini diketahui bahwa terdapat kecenderungan alasan penduduk pindah ke daerah pinggiran kota adalah karena harga rumahnya relatif lebih murah. Sedangkan penduduk yang pindah ke daerah pinggiran karena ingin dekat dengan tempat kerja / sekolah jumlahnya relatif sedikit, sehingga walaupun sebagian penduduk telah pindah ke daerah pinggiran, masih terjadi kemacetan di pusat kota karena adanya pergerakan penduduk dari daerah pinggiran kota menuju ke tempat kerja / sekolah yang sebagian besar terletak di pusat kota.
2. Hasil penelitian ini juga dapat dijadikan salah satu bahan pertimbangan dan pendukung dalam bidang transportasi, yang mana dari penelitian ini diketahui bahwa terdapat kecenderungan penduduk daerah pinggiran lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor untuk melakukan perjalanan ke tempat kerja / sekolah .
3. Dampak dari adanya kecenderungan penggunaan kendaraan pribadi tersebut adalah timbulnya kemacetan di beberapa ruas

jalan menuju pusat kota. Dan untuk mengatasi hal tersebut salah satunya adalah dengan lebih meningkatkan penggunaan angkutan umum untuk melakukan perjalanan ke tempat kerja atau sekolah. Hal ini menjadi tantangan tersendiri bagi penyedia jasa angkutan umum untuk dapat menyediakan angktan umum yang nyaman dan tepat waktu.

DAFTAR PUSTAKA

- Alvinsyah & Soehodho, S., 1997, *Dasar – Dasar Sistem Transportasi*, Laboratorium Transportasi Jurusan Sipil Fakultas Teknik Universitas Indonesia, Jakarta.
- Basuki, Y., 2001, *Analisis Bangkitan Lalulintas Pada Multi Use Comercial Centre di Kota Bandung*, Tesis Program Pasca Sarjana Institut Teknologi Bandung
- Burgess, E. W., 1925, *The Growth of The City*, University of Chicago Press, Chicago
- Brotowidjoyo, M.D., 1991, *Metodologi Penelitian dan Penulisan Karangan Ilmiah*, Penerbit Liberty, Yogyakarta.
- Hadi, S., 1995, *Metodologi Research*, Jilid 3 Penerbit Andi Offset, Yogyakarta.
- Harris, C.D. and Ullmann, E.L., 1945, *The Naturs of Cities*, in the Ann. Am Academy
- Kamarwan, S.S., 1997, *Sistem Transportasi*, Penerbit Gunadarma, Jakarta
- Kumara, D., 2004, *Analisa Karakteristik Bangkitan dan Pola Perjalanan Penduduk Perumahan Pinggiran Kota*, Tesis Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro, Semarang
- Marzuki, 1997, *Metodologi Riset*, Penerbit Fakultas Ekonomi UII, Yogyakarta.
- Morlok, E.K., 1988, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta Pusat.
- Nazir, M., 1983, *Metodologi Penelitian*, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Pemerintah Kota Semarang, 2004, *Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang BWK VIII (Kecamatan Gunungpati) Tahun 2000 – 2010*.

Pemerintah Kota Semarang, 2004, *Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang BWK IX (Kecamatan Mijen) Tahun 2000 – 2010*.

Pemerintah Kota Semarang, 2004, *Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang BWK X (Kecamatan Ngaliyan dan Tugu) Tahun 2000 – 2010*.

Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro, 2003, *Pedoman Penulisan Tesis Magister Teknik Sipil*, Semarang.

Richardson, A.J., 1982, *Transport Survey Methods*, Departmen of Civil Engineering Monash University

Sugiyono, 2005, *Statistika untuk Penelitian*, Alfabeta, Bandung.

Tamin, O.Z., 1997, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Institut Teknologi Bandung.

Turner, J., 1969, *Housing Priorities, Settlement Patterns and Urban Development in Modernizing Countries*, dalam Journal of the American Institute of Planners

Usman, H. & Akbar, R.P.S., 1995, *Pengantar Statistika*, Penerbit PT. Bumi Aksara, Jakarta.

Warpani, S., 1981, *Perencanaan Transport*, Institut Teknologi Bandung.

Warpani, S., 1988, *Rekayasa Lalu Lintas*, Penerbit Bhratara, Jakarta.

Warpani, S., 1990, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Institut Teknologi Bandung.

Yunus, H.S., 2004, *Struktur Tata Ruang Kota*, Penerbit Pustaka Pelajar Offset, Yogyakarta